16e Année. — N° 785. Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
4 Octobre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

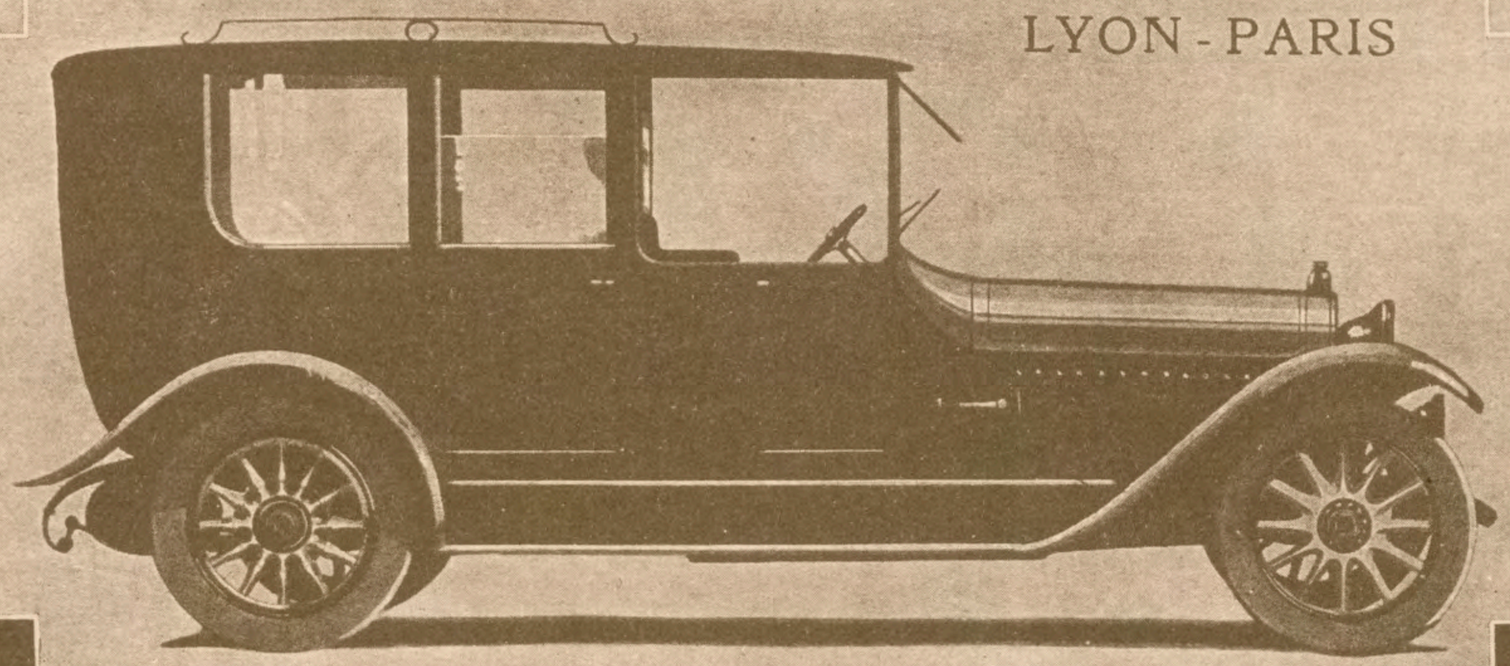
GARROS, LE HÉROS DE LA TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE

Roland Garros a réalisé le magnifique exploit de relier la France au continent africain d'un seul coup d'aile. Il a franchi, en huit heures, les 780 kilomètres qui séparent Saint-Raphaël de Bizerte.
(Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière, essence Motricine.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

AUTOMOBILES BERLIET

LYON - PARIS



DIRECTION COMMERCIALE DE PARIS
MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION
AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES
USINE A COURBEVOIE
156-160, BOULEVARD DE COURBEVOIE, 156-160

DRAEGER

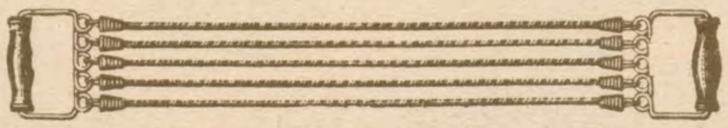
PLAQUES
POSITIVES
GUILLEMINOT
SANS RIVALES
R GUILLEMINOT BOESPFLUG & Cie PARIS

CORDERIE LELIÈVRE

Téléph. Gutenberg, 25-29 Maison fondée en 1800 Téléph. Gutenberg, 25-29

Paul CLÉRIOT et BRETON, Sucrs, 80, rue Montmartre, PARIS (2e)

SANDOW
EXERCISEURS
EXTENSEURS



Haltères en fonte
Haltères à ressort
Haltères
Automatiques P. M.

Agrès de gymnastique ⌀ Jeux de tennis, de croquet.
Appareils de natation et de sauvetage ⌀ Gilets en Kapok pour aviateurs.

Fournisseur des Ministères de la Marine, de la Guerre et des Postes et Télégraphes.

⌀ Catalogue sur demande.

ESSUYAGES ASEPTISÉS
En vente partout
VERDICUS
EN BOITES de 1 Kilo.
3 QUALITÉS
.couleurs. .blancs.
. Serviettes.

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67

Catalogue franco

PIERRE LAFITTE ET Cie

COLLECTION ILLUSTRÉ "SPORTS-BIBLIOTHÈQUE"

LA CHASSE A TIR par CUNISSET-CARNOT

EN VENTE PARTOUT

TENNIS couvert, 2 courts à louer, 86, rue Perro à Neuilly-sur-Seine. Téléphone : 979.

la capote "JANKO" permet la transformation rapide d'une voiture découverte en voiture hermétiquement fermée

LAMPLUGH Carrossier, 7, Rue Ernest Cognacq. LEVALLOIS.

Bougie Standard

CYCLES ALGOR
44, Avenue de la République, PARIS
Fournitures générales pour cycles
Réparations en tous genres
ARTICLES POUR SPORTS
CATALOGUE FRANCO

LA ROUE MÉTALLIQUE
PHÉBUS
54, Rue d'Hautpoul, Paris. Téléph. : 434-06
TRANSFORMATION DE TOUTE ROUE BOIS EN ROUE MÉTALLIQUE FIXE

CYCLES et MOTOCYCLETTES
NEUF et OCCASION
RÉPARATIONS et GARAGE
HARRANGER Construct.-Mécanicien
33, Boulevard Pasteur ⌀ *PARIS-XVe*

16e Année. — N° 785.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

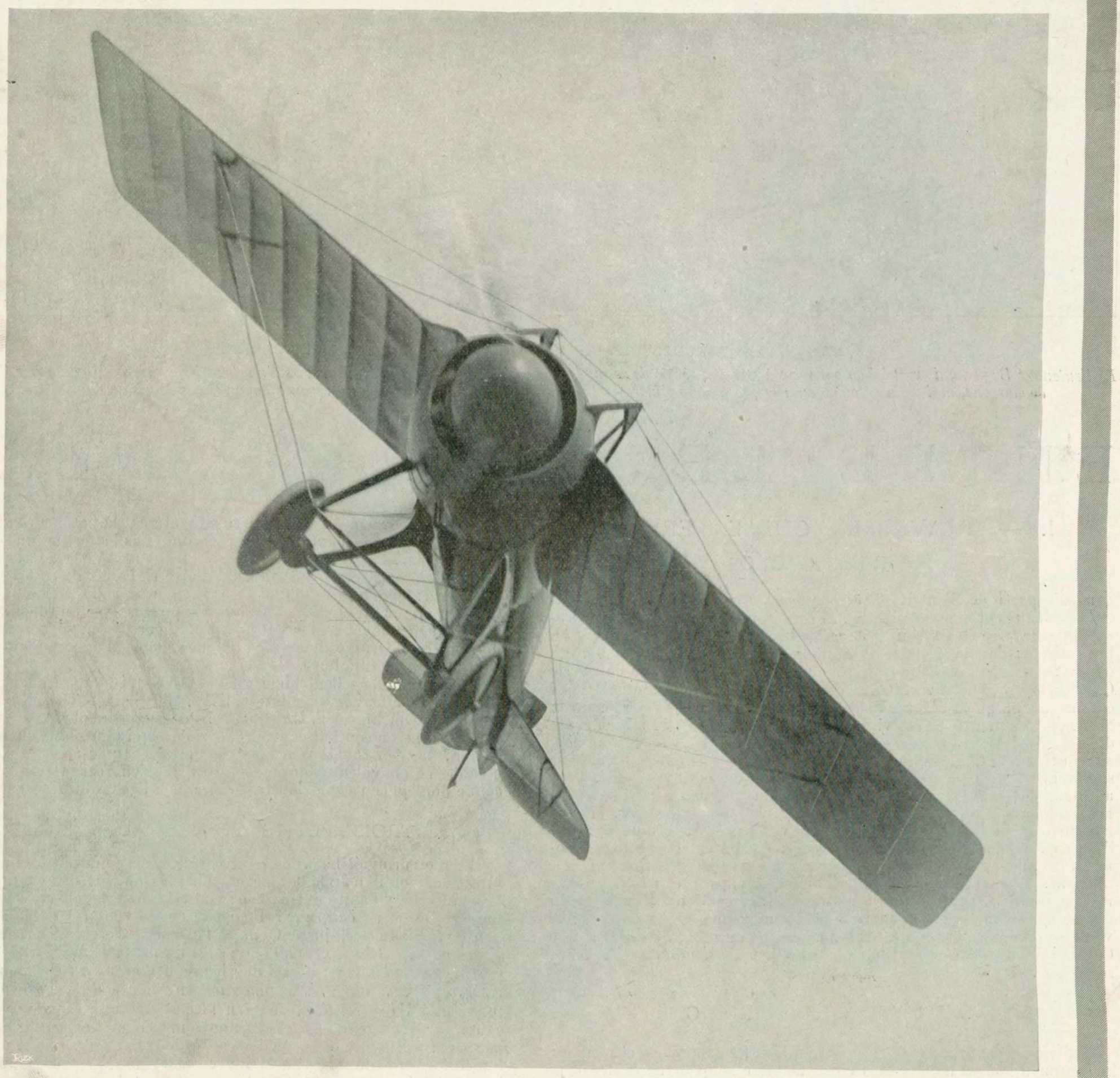
4 Octobre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.



(Photographies de notre envoyé spécial.) **PRÉVOST REMPORTE LA COUPE GORDON-BENNETT A 200 KIL. A L'HEURE**

Prévost, second l'an dernier à Chicago, derrière Jules Védrines, a remporté cette année la Coupe Gordon-Bennett, à Reims, devant Émile Védrines, couvrant les 200 kilomètres en 59 m. 45 s. 3/5 soit à la vitesse moyenne de 200 kil. 803 à l'heure. (Monoplan Deperdussin, moteur Gnôme 160 chx, magnéto Bosch, hélice Chauvière, essence Automobiline.)

BAGUE, LE PRÉCURSEUR DE LA TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE

Le lieutenant Bague, qui avait été en garnison à Bizerte, rêvait de se rendre par étapes de Nice en Tunisie. Lors d'un premier essai, il alla atterrir dans l'île de Gorgone, mais à la seconde tentative, le pauvre téméraire se perdit et l'on ne retrouva jamais ni son cadavre, ni les débris de son appareil.

ENTRE LE CIEL ET L'EAU

I. — TRAVERSER OU SE PERDRE

Par Roland GARROS

Je suis parti de Saint-Raphaël par beau temps à 5 h. 50. J'avais sept heures et demie d'essence. Je comptais sur un léger vent favorable pour faire en six heures et demie les 800 kilomètres du trajet en ligne droite: j'avais au poignet une montre mise à midi au moment du départ: si elle marquait plus de quatre heures et demie au-dessus de Cagliari, je devais me ravitailler, sinon, continuer sans escale. Je vis la Corse clairement, un quart d'heure après le depart: je la voyais par dessus la brume, j'étais monté le plus vite possible à 1500 mètres. J'étais en route depuis une heure et demie environ et commençais à avoir sommeil, engourdi par le froid, quand un bruit sec me fit sursauter; le moteur s'était mis brusquement à trépider un peu et un petit trou avait paru au sommet de mon capot: une petite pièce du moteur était évidemment brisée et, projetée par la force centrifuge, avait troué le capot. Mais le moteur, quoique un peu déséquilibré, n'avait pas baissé d'un tour; tout l'appareil vibrait légèrement. La terre qui était à une centaine de kilomètres et que je me disposais à laisser sur ma gauche m'attira irrésistiblement. Cependant, je repris petit à petit ma route, rassuré par le régime qui ne baissait pas et accoutumé aux vibrations. J'avais perdu du temps par mon détour imprévu et ma moyenne était mauvaise: le vent ne m'aidait pas. Je me demandais si je pourrais éviter l'escale de Cagliari et cette préoccupation m'obséda jusqu'à la minute ou il fallut se décider.

AU-DESSUS DE LA SARDAIGNE

La traversée de la Sardaigne par le milieu fut laborieuse et pénible: les montagnes assez hautes m'envoyaient des remous désagréables et je faisais à peine cent à l'heure avec un appareil qui vole à 125. Enfin, voici Cagliari, instant suprême: j'ai volé un peu plus de cinq heures au lieu de quatre heures et demie qu'il aurait fallu: mon moteur *doit* consommer 25 litres mais la consommation varie selon l'atmosphère et il faut encore compter avec l'évaporation. Bref, il *doit* me rester, deux heures et demie d'essence: Ces *il doit...*, réflexions que j'ai de la peine à exprimer ici avec assez de clarté, se présentèrent là-bas dans une lucidité fiévreuse, et pour en extraire une pécision, je fis l'effort le plus épuisant de la journée.

Mais c'était décidément trop laid d'atterrir là. Je ne pensais plus qu'à une chose: économiser mon essence. Je montai à 2.500 et réduisis mon débit au minimum. J'étais au-dessus des nuages avec un soleil... presque africain exactement en face. Pendant une heure, je ne vis ni la Sardaigne derrière ni l'Afrique devant, et la mer même n'apparaissait que par endroits à travers la buée.

J'avais une excellente boussole — celle qui guida Audemars dans Berlin-Paris à travers une brume noire. Mais je ne m'en servais pas: je marchais droit au soleil. Où étais-je ? que se passait-il ? Avançais-je ou étais-je dans un courant contraire et violent qui m'arrêtait ou me faisait dévier ? Je n'en savais rien mais, comme les inquiétudes les plus désagréables ne pouvaient changer mon sort, je m'efforçais à rester dans un calme dont je concevais pourtant assez bien l'absurdité.

TROIS PETITS POINTS AU LARGE

Le moteur avait bien une pièce cassée, mais ce devait être une pièce inutile, puisqu'il marchait ainsi depuis près de cinq heures. Les vibrations ?... on s'y habituait très bien: tout cela en somme n'avait pas donné un raté. Le vent contraire ? Pourquoi pas le vent favorable ? On n'y pense jamais ! c'est injuste. Quant à l'essence, on arrive à en consommer si peu en volant haut... D'ailleurs, c'est un mauvais moment à passer et cela ne *peut plus* durer plus d'une heure, car le niveau de mon dernier réservoir accuse maintenant une vingtaine de litres... C'est bien assez... je verrai la terre bientôt... sûrement! En attendant, je ne vois rien! Mais si là... dans ce trou de nuages... je ne comprends pas de suite tant c'est inespéré: trois petits points noirs, coiffés de trois minuscules panaches de fumée, font trois imperceptibles sillages très symétriques. Adieu angoisses: je ne suis plus seul: ces trois petits points sont des amis: non, c'est *un* ami seulement, dont je reconnais la pensée — « qui me suivrait » m'avait-il dit. Merci ami (1). C'est bien par hasard que je les ai vus mes torpil-

(1) M. Léon Barthou, Vice-Président de l'Aé. C. F., chef de Cabinet du Président du Conseil, exigea que trois torpilleurs fussent envoyés de Bizerte au-devant de Garros, bien que ce dernier n'eut demandé aucun secours.

leurs — joujous. Quant à eux, ils ne connaissent personne là-haut et ils ne se doutent guère que j'y suis. Allons vite nous montrer, je pique et les joujous grossissent au point de devenir de vrais bateaux.

Ils ont vu : ils font demi-tour, les trois ensemble, et se mettent à ma poursuite ; cela dure dix minutes, puis je ne les vois plus, mais j'aperçois la terre et pas loin : il faut qu'elle soit près pour que je la voie malgré le soleil dans les yeux. Plus que dix litres; mais plus de doute, cette fois, j'arrive à la terre... excepté la panne... ce serait grotesque d'arriver à la nage; mais non, un Gnome, ça casse quelquefois des pièces, mais ça ne s'arrête jamais... *je le savais bien!...*

LA TERRE !

Je suis à un quart d'heure à peine de Tunis; en somme, j'y suis; mais il vaut mieux s'arrêter, car je n'ai plus de quoi voler même dix minutes! On ne m'attendait pas à Bizerte. La réception n'y perd rien, car l'enthousiasme le plus cordial, la plus sincère sympathie suppléent bien avantageusement aux préparatifs solennels. En revanche, on m'attend à Tunis depuis deux heures: plusieurs milliers de personnes, paraît-il, et toutes les autorités. Mais c'est si bon de se reposer un peu, et puis les braves militaires — j'ai atterri sur le champ de manœuvres — veulent à tout prix réparer ma soupape... cette bonne soupape qui a marché six heures sans son ressort de rappel qui m'avait quitté — le lâche — entraînant avec lui son support. Le général-gouverneur réunit sa garnison et m'offre un frugal déjeuner au champagne : c'est charmant ; on oublie l'heure... et les convenances, car les Tunisiens attendent au soleil, les pauvres! Les ouvriers de l'arsenal m'ont fabriqué, avec la plus grande habileté, un ressort et un support, Gnome ne fait pas mieux. Il ne reste plus qu'à remonter le tout et vite, car le jour va bientôt baisser. Mais on a mal calculé le temps nécessaire, et quand tout est prêt, il est presque nuit.

Je tente un départ en hâte; mais, en Tunisie, il n'y a pas de crépuscule; tout à coup la nuit tombe, et elle tomba bien noire; j'étais à 6 kilomètres du champ, mais on ne m'y attendait plus, il n'y avait pas de feux; en revanche, il y en avait partout ailleurs allumés dans les champs par les Arabes pour faire cuire leurs dîners sans doute. J'atterris donc au petit bonheur près de l'un de ces feux dans un champ de chaume. J'étais à une petite station postière où j'eus encore un accueil charmant, un bon dîner et un lit.

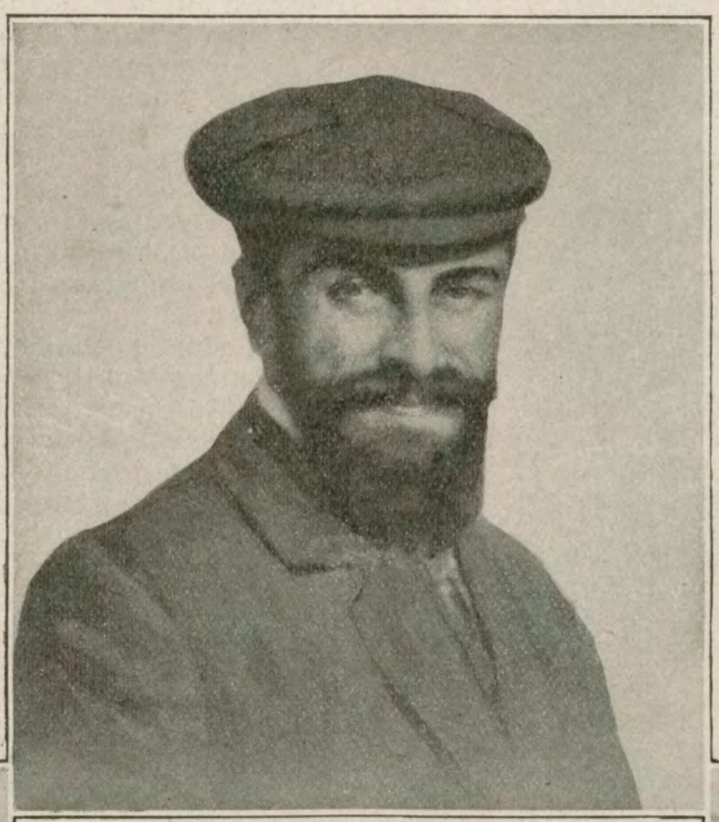
Et c'est dans ce lit que le postier télégraphiste vint m'apporter, dès que j'y fus couché, mon premier télégramme de félicitations dont on me pardonnera d'être un peu fier:

Président du Conseil, ministre
de l'Instruction publique,
à R. Garros, aviateur, Tunis.

Je suis heureux de vous adresser mes félicitations pour l'exploit audacieux et magnifique que vous avez accompli : il honore à la fois votre courage personnel et l'aviation française.

Et je vous avoue que ce fut pour moi la suprême récompense de cette journée si fertile en émotions.

CECIL GRACE
La première victime du vol maritime (22 déc. 1912.)



BAGUE
Le 5 Juin 1911, le lieutenant Bague, voguant de Nice à Ajaccio, fut victime de sa témérité.

ROLAND GARROS
Le glorieux triomphateur de la Méditerranée, Roland Garros, qui a parcouru 760 kilomètres au-dessus de la mer.

MAC CURDY
Marc Curdy, le 19 janvier 1911, réussit la traversée de la mer de la Havane de Key-West à la Havane (129 kil.).

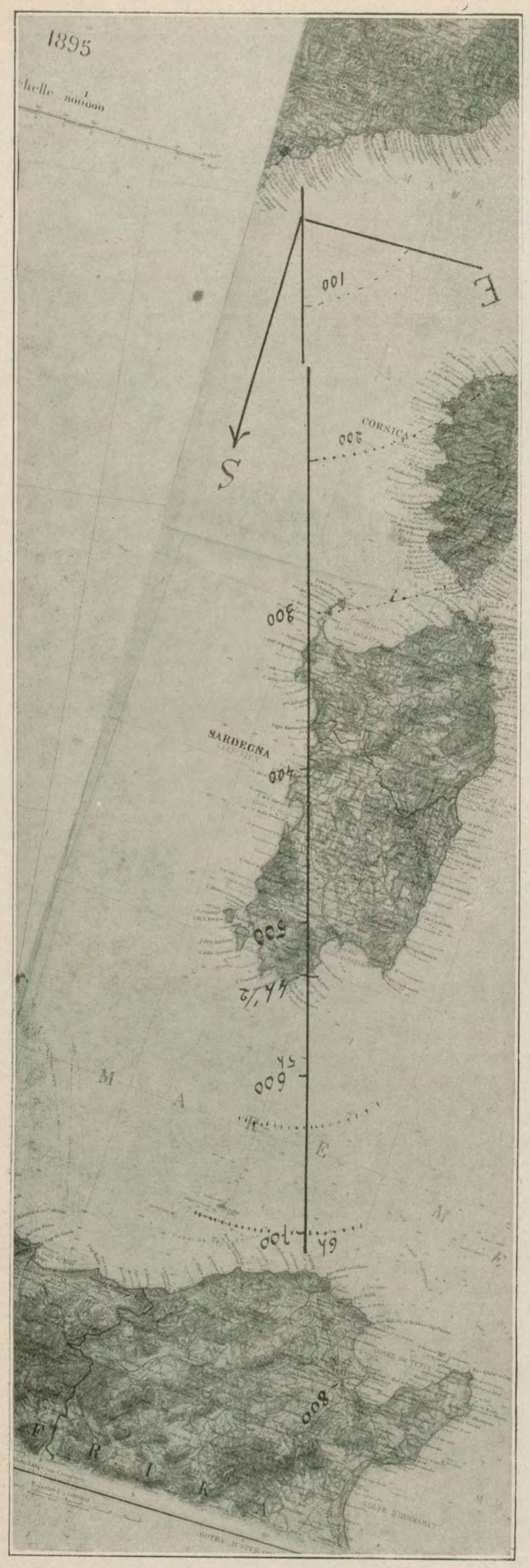
II. — DE LA MANCHE A L'ATLANTIQUE.

Par BRINDEJONC DES MOULINAIS

La traversée de la Méditerranée est un acte extraordinaire qui nécessite une dose de courage, je dirai même de témérité, que fort peu d'hommes possèdent.

Le public envisage évidemment la chose à un autre point de vue que nous, initiés, qui comprenons tous les risques de l'aviation. Le profane qui achète un journal et voit en manchette : Garros a traversé la Méditerranée en 7 heures, est frappé de stupeur; il ne s'explique pas comment cela a pu se faire, il admire le pilote comme une divinité, il suppose bien que

BRINDEJONC DES MOULINAIS
Brindejonc des Moulinais détenait le record de la traversée maritime avec 450 kil. au-dessus de la Baltique.



LA CARTE DE GARROS

Garros a bien voulu nous communiquer la carte grâce à laquelle il réussit son exploit. On remarquera ses annotations kilométriques.

celui-ci risquait de tomber à la mer, loin de tout secours, mais il ne comprend pas pourquoi.

Nous autres, aviateurs, nous avons traversé des chaînes de montagnes, nous avons parcouru des lieues et des lieues, perdus dans le brouillard et dans la pluie ; nous avons traversé des bras de mer plus ou moins importants un peu par tous les temps ; nous avons eu des pannes de moteur au-dessus des forêts et au-dessus des toits où nous nous étions imprudemment engagés ; nous avons vu notre boussole se briser, et notre carte enlevée par un coup de vent, après avoir été imbibée par la pluie ; nous avons senti qu'une saleté obstruait nos tuyaux d'arrivée d'essence ou d'huile ; nous avons vu un boulon se desserrer sous l'action des trépidations, nécessitant un atterrissage immédiat ; nous avons éprouvé la fatigue nerveuse et même la terreur profonde après plusieurs heures de vol au milieu de la tempête ; bref, nous connaissons tous les dessous d'un voyage important en aéroplane et nous pouvons juger.

Tous ces faits que je viens d'énumérer se produisent de moins en moins, c'est entendu, mais combien trop souvent encore, malheureusement.

Si l'une de ces éventualités, ce que nous appelons une panne, se produit au-dessus de la terre, il faut généralement atterrir tout de suite. Quelquefois, s'il n'y a pas urgence absolue, le pilote a le loisir de trouver un champ propice ; dans les montagnes, on cherche ce qu'il y a de moins mauvais en fait de terrain : s'il s'en présente quelquefois d'assez bons dans les vallées ; sur une ville, une panne brusque force le pilote à se poser sur un toit ou sur une grue, il s'en tire généralement avec un ou deux os cassés ; sur une forêt, un arbre touffu peut parfois amortir la chute. On peut dire que sur terre un espoir subsiste : un pilote adroit et de sang-froid s'en tire ordinairement sans grand dommage.

L'HORREUR DE LA MER

Mais sur mer, et surtout sur un parcours de 800 kilomètres, où même des douzaines de torpilleurs seraient fort peu utiles, le moindre accroc et c'est la descente sur les vagues ; l'appareil flotte un certain temps, puis coule, et si le sort ne veut pas qu'un bateau soit proche, c'est la mort irrémédiable. Les exemples sont là : le lieutenant Bague et Cecil Grace sont morts probablement lentement, paralysés par le froid, accrochés à leur épave ou à une ceinture de sauvetage et scrutant l'horizon pendant des heures, peut-être des jours.

Garros le savait, et certainement il devait sentir perler des gouttes de sueur quand ces idées lui traversaient le cerveau, mais il voulait le faire, il a dominé sa nature : il a tenté, a réussi ; mais ainsi qu'il le dit lui même : on ne réussit ces choses qu'une fois.

L'aviation a certes fait bien des progrès ; le vent n'arrête plus les pilotes expérimentés, les moteurs et les pièces de l'aéroplane sont plus robustes et plus sûrs, mais il y a encore fort à faire Le jour où le moteur présentera une sécurité de marche aussi grande qu'un bon chronomètre, où les tuyaux, les câbles, les boulons, déjà bien perfectionnés, ne présenteront plus aucun risque de rupture, la traversée de la Méditerranée paraîtra probablement plus simple que la traversée de Paris en taxi-auto. Mais reportons-nous en arrière et pensons un peu à la première traversée de la Manche par Blériot. Les profanes diront : « Il n'a pour mérite que d'être le premier, mais ce n'était rien en comparaison de ce que font les pilotes actuels. » Nous leur répondrons : à cette époque le moteur de 20 chevaux dont se servait Blériot, un simple moteur de motocyclette allégé, n'avait pas encore pu réussir à tourner plus d'une demi-heure, et souvent, au bout de dix minutes, un piston, un cylindre ou un vilebrequin cassait ; Blériot, ayant probablement choisi celui qui lui semblait le moins mauvais d'un lot, est parti et je suis sûr qu'il n'avait pas dix chances sur cent d'arriver ; il le savait, il a tenté cependant une traversée absolument téméraire.

Quand je traverse la Manche maintenant, à belle hauteur, par temps clair, avec un bon moteur fonctionnant à souhait, je pense avec émotion à ce petit appareil où Blériot devait, les dents serrées et l'oreille aux aguets, écoutant les moindres palpitations du moteur, compter les minutes avec angoisse.

Garros a beaucoup tenté la chance, et, malheureusement, nous savons que son raid ne prouve pas qu'on puisse traverser impunément la Méditerranée ; il avait pensé à l'hydroaéroplane, mais il dit avec juste raison que cet appareil, étant encore dans l'enfance, ne pourrait accomplir le raid qu'il se proposait.

QU'ATTENDRE DES HYDROS ?

L'hydro est lourd, car il doit être muni de gros flotteurs, solides et solidement assujettis, il faut donc, pour pouvoir voler facilement, emporter peu d'approvisionnements ; les dernières victimes de l'hydro, dans la course Paris-Deauville, avaient indiscutablement des machines trop lourdes et incapables de se défendre par mauvais temps. Mon avis est qu'il faudrait augmenter leur surface considérablement. L'aéroplane monoplace terrestre doit avoir une surface d'au moins douze mètres pour voler facilement et pouvoir enlever un homme et quelque approvisionnement, soit une charge de 420 kilogs. Le biplace doit déjà avoir une surface supérieure, et avec une surface inférieure à 14 mètres, un biplace est dangereux. Si l'on veut emporter quelque poids utile supplémentaire, il faut avoir 16, 18 ou même 20 mètres, et cependant nous n'enlevons qu'une charge totale de 700 kilogs ; les hydros sont généralement des appareils identiques, munis de flotteurs pesant au minimum 100 kilogs pour un simple monoplace et souvent de 200 à 300 kilogs ; il faut donc enlever une tonne de charge complète représentant un aéroplane très résistant à l'avancement, d'une vitesse par conséquent très réduite, et avec des ailes dont la surface convient à 110 à l'heure, mais qui est nettement insuffisante à 90.

Les constructeurs pensent remédier au manque de surface en mettant un moteur très puissant, par conséquent lourd ; il y a donc encore plus de poids à supporter, et si la moindre défaillance se produit, l'hydro est tangent, un remous le fait pencher, glisser sur une aile et le précipite.

Il y a donc une relation entre le poids, la surface, la courbure des ailes, la

résistance à l'avancement et la puissance du moteur. Elle est dépendante de quelques coefficients spéciaux à chaque appareil. Cependant, ceux-ci diffèrent peu, car les formes d'ailes sont toutes à peu près équivalentes actuellement.

Je demande qu'on étudie cette relation. Elle est, empiriquement, à peu près respectée pour les appareils terrestres; mais, comme elle gêne pour construire les appareils marins, on la néglige et les progrès accomplis par l'hydro SONT NULS.

Je crois que l'hydro doit être un appareil beaucoup plus léger au mètre carré que l'aéroplane terrestre, à cause de sa résistance à l'avancement, et actuellement, il est au moins aussi lourd.

A QUAND LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE ?

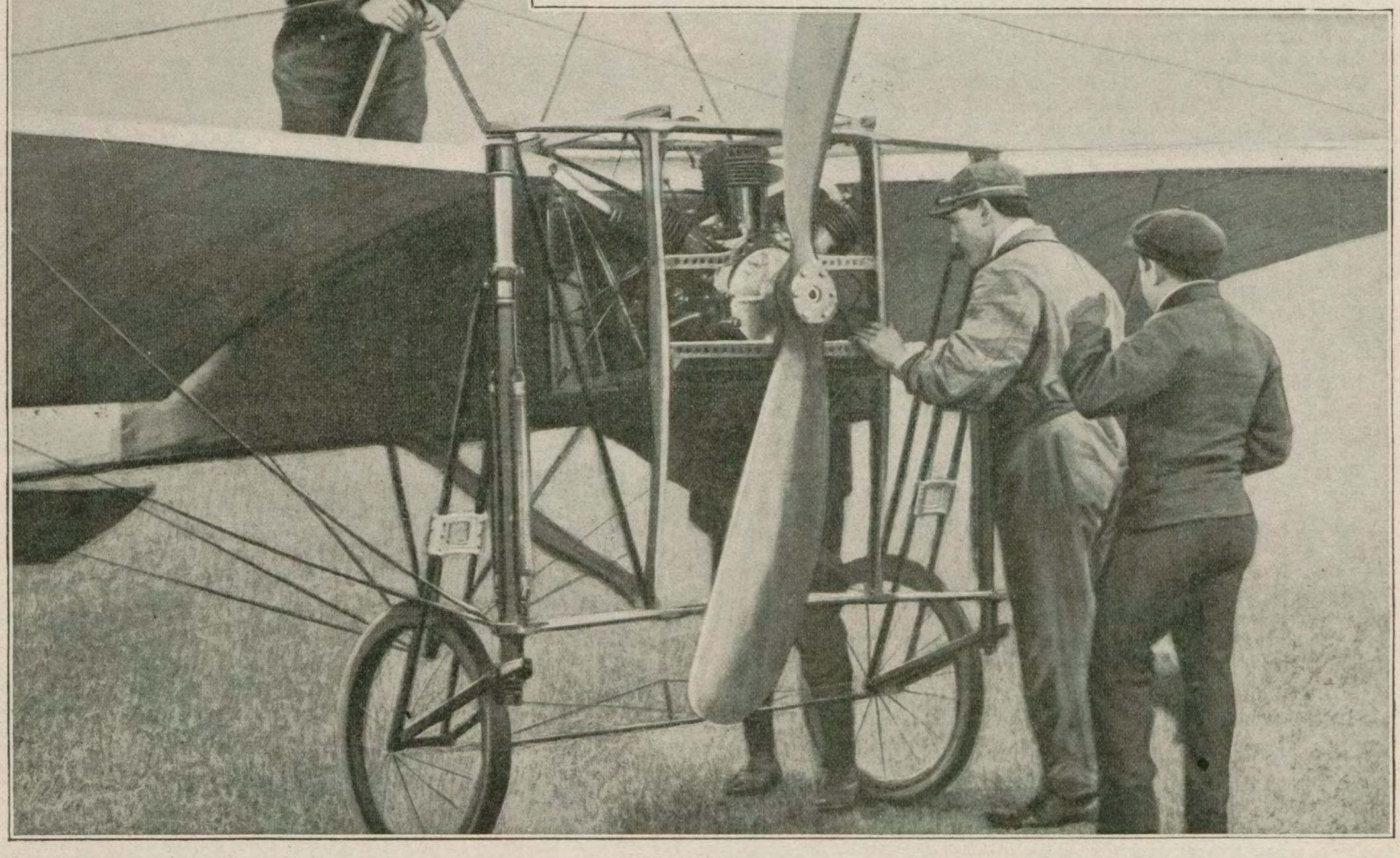
Il y a énormément de difficultés à vaincre, mais si j'ai insisté de cette façon, c'est que mon opinion est arrêtée; l'Océan Atlantique ne pourra être traversé qu'une fois la question résolue. Il faudra, pour cela, un appareil muni de flotteurs destinés à lui permettre de se poser sur l'eau en cas d'avarie grave et à effectuer ses réparations, flotteurs pouvant servir de bateaux de sauvetage, au cas où une tempête démolirait la cellule de l'appareil. Il y aura plusieurs moteurs fonctionnant indépendamment l'un de l'autre, et dont deux, par exemple, suffiraient à propulser l'appareil. Celui-ci ne sera pas plus destiné à s'arrêter en route que ne l'est un paquebot, et je suis sûr que l'avenir est proche où la traversée se fera aussi sûrement que dans un transatlantique, avec cette différence que la vitesse sera trois fois plus considérable et que quarante-huit heures suffiront pour aller du Havre à New-York, sans risquer de rencontrer de banquises comme il advint au " Titanic ".

La construction d'un tel appareil ne pourra être entreprise que quand nos connaissances seront plus étendues; il faudra beaucoup de capitaux encore et de tâtonnements, mais là le domaine de la théorie est beaucoup plus vaste que pour nos petites machines actuelles, la perte de force due à deux ou trois tubes mal profilés sur nos aéroplanes est négligeable, mais elle sera très importante sur le grand paquebot que je préconise; de plus, la relation citée plus haut entre le poids, la surface, la courbure, la résistance à l'avancement, la puissance du moteur, devra être connue et chaque terme devra être mesurable.

Nous sommes habitués maintenant à voir des choses si extraordinaires et des progrès si rapides, que peut-être un petit nombre d'années suffira pour que la traversée de l'Atlantique soit chose accomplie et il serait amusant de faire des paris sur cette base. Moi je m'inscris pour cinq ans.

Celui, ou plutôt ceux qui la réussiront, seront en tous cas plus méritants comme chercheurs et inventeurs que comme hommes courageux et ils vaincront grâce à la science. Garros a vaincu par sa hardiesse.

Et lorsqu'on enregistre la progression fantastique des prouesses d'aviation on ne peut s'empêcher de se demander où l'on s'arrêtera. Chaque jour le métier d'aviateur devient plus difficile. Ce qui semblait impossible hier est entré dans le domaine du naturel aujourd'hui. Les exploits auxquels on consacrait deux colonnes dans les journaux il y a six mois sont résumés en quinze lignes maintenant. Ah! l'admiration de la foule s'émousse vite et on ne se rend pas compte que souvent un voyage de deux ou trois cents kilomètres est autrement pénible qu'une randonnée de mille. J'ai fait le circuit des capitales : tout le monde m'a complimenté longuement, les acclamations résonnent encore dans ma tête et pourtant je suis beaucoup plus fier de mon raid de Paris-Madrid et retour. Un vol merveilleux tient aux bonnes dispositions du moteur, un vol difficile n'est mené à bien que par l'énergie et la valeur du pilote. Telles sont les considérations que les journalistes toujours si bienveillants pour nous devraient faire ressortir à leurs lecteurs. Et telles sont celles qui me font particulièrement admirer la traversée méditerranéenne de Garros, car mon camarade n'ignorait pas qu'à la moindre panne c'était la mort pour lui!



BLÉRIOT, LE PREMIER PILOTE AYANT TRIOMPHÉ DES ÉLÉMENTS

Louis Blériot, le premier, eut la gloire de traverser la mer sans encombre. C'est en 1909 qu'il réussit l'exploit de partir de Calais pour aller atterrir à Douvres. soit un vol de 38 kilomètres. Quatre ans plus tard, Garros franchit 760 kilomètres au-dessus des flots. Ces deux prouesses aussi fantastiques, montrent les progrès accomplis par l'aviation.

L'abondance des événements sportifs qui vont se succéder au début de ce mois nous a fait craindre de ne pouvoir donner à notre Grand Concours toute la place que nous voulions lui consacrer.

Nous avons donc décidé de le reculer de trois semaines et c'est dans notre

NUMÉRO DU 25 OCTOBRE

que nous donnerons les conditions de ce Grand Concours dont le sujet est, on le sait :

Quel champion auriez-vous souhaité d'être?

Le premier prix de ce concours sera

UNE AUTOMOBILE

Voir dans notre numéro du 25 Octobre les conditions de notre concours doté de

20.000 FRANCS DE PRIX

Automobile, motocyclette, bicyclettes, appareils photographiques, etc... etc...

AVIS AUX ABONNÉS

Il y a trois mois, nous annoncions aux abonnés et aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* toute une série d'améliorations que nous avons réalisées :

1° Couvertures en papier extra-fort et en deux couleurs ;
2° Publication de hors-texte ;
3° Publication de plusieurs doubles pages par numéro ;
4° Suppléments, chaque fois que l'actualité l'exige ;
5° " Numéros Doubles ".

Le succès de notre numéro double sur *l'Éducation Physique* nous avait incité à faire paraître la première semaine de chaque mois, de juin en octobre, la *Vie au Grand Air* sur 32 pages, de façon à pouvoir étudier longuement, soit une grande idée sportive, soit l'événement important du mois.

C'est ainsi que nous avons publié des numéros doubles (que l'on peut se procurer dans nos bureaux) sur l'*Entraînement dans tous les sports*, sur les *Grands Prix Hippique et Automobile*, sur le *Tour de France* et sur l'*Aviation*.

Le succès de ces "Numéros Doubles" a été tel que nous avons décidé d'en poursuivre dorénavant la publication chaque mois. Le prochain numéro double paraîtra le 18 octobre, et sera consacré à l'*Automobile*, à l'occasion du Salon qui ouvrira ses portes ce jour-là même au Grand Palais.

En commençant cette série, nous avions averti nos abonnés qu'ils recevraient gratuitement les premiers "Numéros Doubles", mais que, si nous venions à en poursuivre définitivement la publication, nous serions forcés de leur demander à notre tour un léger sacrifice, en portant à partir de ce présent numéro le prix de l'abonnement à 28 francs.

Nos abonnés bénéficieront encore d'un avantage de 5 francs sur les acheteurs au numéro, puisqu'ils recevront, pour 28 francs :

40 numéros à 0 fr. 50.....	20 francs.
11 numéros doubles à 1 fr.....	11 —
Le Numéro de Noël à 2 fr.....	2 —
Total.....	33 francs.

Sans parler des "Numéros Doubles Exceptionnels" à 1 Fr. que nous continuerons à publier, chaque fois que l'actualité l'exigera, ni des primes et avantages de toute nature énumérés au "Carnet Multiprimes", dont l'envoi est fait contre 50 centimes.

L'abonnement, pour l'étranger, est porté à 32 francs.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

"A" ou "o"? Ah? oh!

La pénible affaire de la Coupe Pommery a fait couler beaucoup d'encre, mais il n'est pas trop tard pour en reparler. Nos lecteurs savent de quoi il s'agit. Brindejonc des Moulinais, ayant volé de Paris à Varsovie dans la même journée, était détenteur de la prime semestrielle, lorsque Guillaux, s'étant rendu de Biarritz à Brakel, lui ravissait le trophée par 4 kilomètres! Malheureusement, Brakel se trouve à 45 kilomètres de Brockel et, encore plus malheureusement, c'est à Brockel qu'avait atterri Guillaux et non à Brakel. Seule la trépidation du train — puisqu'il faut un coupable — avait, au cours du voyage du retour, uni l'o et le c de Brockel pour faire Brakel. C. Q. F. D.

Guillaux affirme ignorer qu'il existe un Brakel. Nous voulons bien le croire, mais, en ce cas, il devait pourtant bien savoir le nom de la ville où il s'était arrêté. Je vois mal le pilote descendant à Lyon, rentrer à Paris et dire :

— J'ai atterri à Montpellier!

Certes, la confusion était plus facile avec les villes allemandes, mais elle n'en est que plus grave. Nous ne chercherons pas à accabler Guillaux, qui doit être assez puni par l'éclat fait autour de cette mésaventure.

WHIPPER.

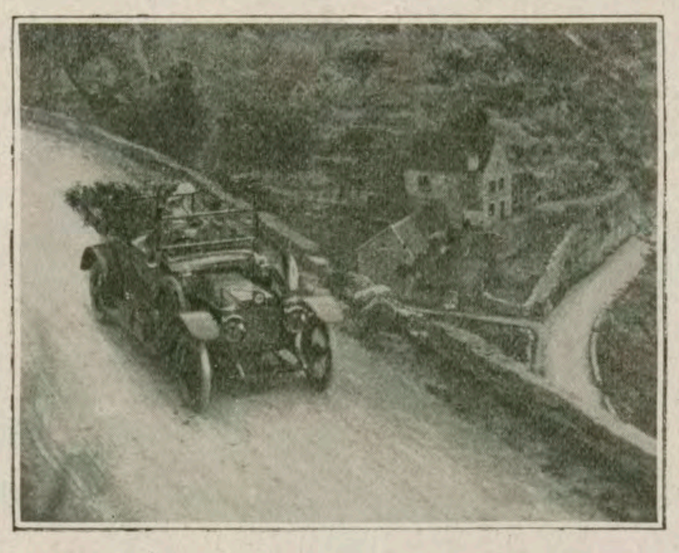
AUTOMOBILE

Un voyage officiel

Le tourisme automobile exige de l'imprévu.

On vient de baptiser M. Raymond Poincaré premier touriste de France. J'espère pour lui qu'il n'a pas attendu le fatigant et fastidieux voyage qu'on lui a fait faire, en automobile, à travers le Limousin et le Périgord, pour goûter vraiment les charmes du tourisme.

Si faire du tourisme c'est circuler suivant un itinéraire et un horaire immuablement tracés, à travers la poussière de quarante voitures roulant à la queue leu leu, au milieu de foules endimanchées, devant des paysans grotesques dans leur habit noir, présentant, bien alignés, leurs pompiers, leurs gendarmes, leurs gardes champêtres et quelques gardeuses de dindons ridiculement travesties ; si le tourisme consiste à entendre des *Marseillaises* à chaque tournant de route, à passer sous des arcs de triomphe et des lambris de feuillage qui masquent toutes les perspectives, dérobent au regard les façades pittoresques, les monuments curieux ; si, au



M. POINCARÉ PENDANT SON VOYAGE EN AUTOMOBILE, DANS LA CREUSE.

sommet d'une longue côte, alors que, soudain, un vaste panorama se déroule à vos yeux, un protocole barbare vous murmure à l'oreille qu'on n'a pas une minute à perdre et que, comme Ashverus, il faut rouler, rouler sans cesse, sans répit; si tout cela c'est le tourisme, M. le Président de la République a été, j'en conviens, servi à souhait.

Mais je me permets de penser autrement ; et je gage bien que, lorsque notre premier touriste officiel, ses pouvoirs échus, sera rendu à la vie civile, il voudra peut-être revoir le Limousin, la Creuse et le Périgord noir. Il sera curieux de retrouver au naturel, et sans autre décor que leur propre parure, les merveilleux châteaux d'Uzerche, le cloître de Brantôme qui servit de modèle pour le décor des nonnes de *Robert le Diable*, le château de Bourdeilles, qu'il a à peine deviné ; il voudra circuler sans apparat, sans cinématographe, dans les ruelles de Périgueux où chaque porte est un souvenir de l'art gothique ou de la Renaissance, et il ira frapper au manoir du comte de Fayolle, dont les tourelles et la terrasse baignent leurs vieilles pierres dans les eaux calmes et limpides de l'Isle ; il voudra, parcourant les Eysies, se faire ouvrir les portes de quelques-uns des vieux castels qui mirent dans la Dordogne leurs échauguettes et leurs machicoulis à cent mètres en l'air au-dessus de la masse sombre des chênes et des châtaigniers accrochés aux rochers de la falaise.

Et il aura, ainsi faisant, pratiqué le tourisme, le vrai, celui qui a besoin d'indépendance, de liberté, qui vous laisse le plaisir de l'imprévu, des découvertes soudaines, d'un rien que l'on croit avoir déniché soi-même, sans ce protocole farouche qui vous interdit de regarder parce qu'il n'est pas porté au programme.

Si je me suis permis cette digression sur le tourisme dans une chronique consacrée par principe à l'automobile, c'est que l'un est lié à l'autre, et pour longtemps, indissolublement. L'automobile vous rend maître et de l'heure et du chemin; elle est docilement soumise à vos caprices, à votre fantaisie ; elle est inlassable, à la condition toutefois que vous la choisissiez apte à satisfaire vos désirs.

Autant de touristes, autant de modèles divers, de forme, d'importance, de puissance. Et le Salon qui va, dans quelques jours, ouvrir ses portes, vous permettra de choisir selon vos goûts et vos besoins. Vous y verrez la limousine puissante, grosse mangeuse d'essence et de pneumatiques, mais d'un confort achevé qui rivalise avec les Pullmann les plus perfectionnés ; vous y verrez la voiturette légère, économique, mais qui ne saurait transporter plus de deux personnes, et vous choisirez probablement entre ces deux extrêmes, car la preuve est faite aujourd'hui que, pour un agréable voyage à quatre, pour réaliser de très respectables moyennes de 30 à 40 kilomètres à l'heure, point n'est besoin de gros et trépidants engins.

Vous étudierez aussi, si le cœur vous en dit, la question du moteur plat et du moteur à longue course. Elle en vaut la peine, car l'industrie étrangère, notamment l'américaine, qui sera très bien représentée au Grand Palais, nous arrive avec des moteurs dont la course est sensiblement égale à l'alésage, et elle en obtient des résultats très intéressants. Mais nous reviendrons sur ce sujet prochainement.

PAUL MEYAN.

Nos dimanches sportifs

Le Tour de l'île de Croissy à l'aviron.

(26 Octobre)

Notre première réunion dominicale, qui est fixée au 26 octobre prochain, vient d'obtenir le patronage et le concours du Cercle Nautique de Chatou et de la Société d'Aviron du bassin de Chatou. Ces deux excellentes sociétés coopérant avec nous à l'organisation du Tour de l'île de Croissy, le succès peut nous paraître désormais certain, et nombreux sont les rameurs de ces sociétés qui se mettront en ligne et se disputeront les prix.

La fête sera d'ailleurs complète. En même temps que notre épreuve, les voiliers de Chatou courront une régate spécialement réservée pour eux, et un défilé de yachts à moteur et autres embarcations pavoisées se déroulera entre la Grenouillère et les ponts de Chatou.

Le parcours de notre course sera légèrement raccourci. Le départ sera donné entre les ponts de Chatou, à la remonte. Au barrage de Bezons, premier portage et passage dans le bras vif que les concurrents descendront jusqu'à la Grenouillère. Là, deuxième portage par-dessus la digue, assez élevée en cet endroit, qui sépare les deux bras de la Seine; retour dans le grand bras et arrivée, à la remonte, au pont du chemin de fer. Douze kilomètres environ.

Les concurrents sont répartis en deux catégories :

1° Embarcations à un rameur avec barreur.

2° Embarcations à deux pagayeurs.

Le premier départ sera donné à 2 heures précises de l'après-midi.

Pour les détails d'organisation, nous nous en rapportons aux sociétés qui ont bien voulu nous accorder leur utile concours.

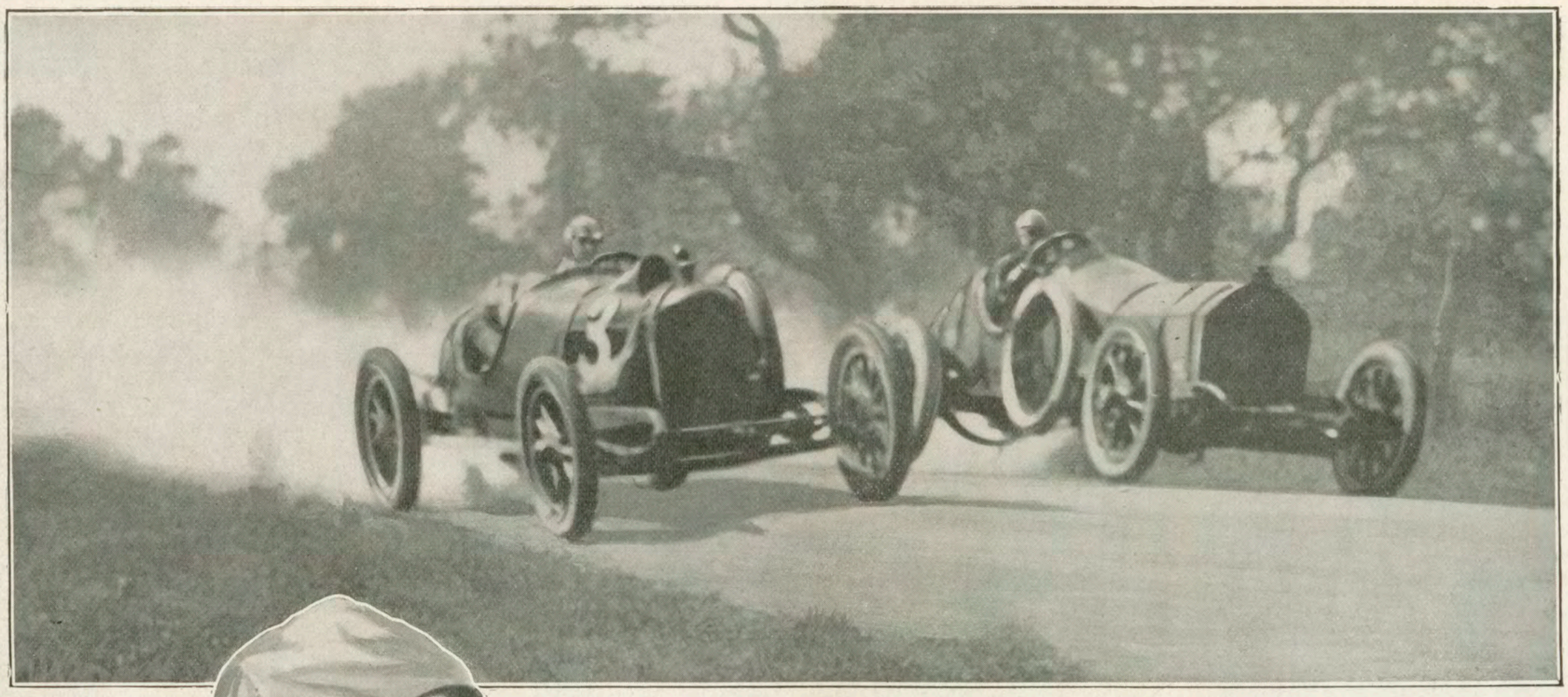
Les prix consisteront en objets d'art, accessoires utiles, médailles et guidons.

Les engagements sont reçus dès aujourd'hui aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, et dans les sociétés que nous avons citées plus haut. Le droit d'entrée est fixé à cinq francs par embarcation; cette somme sera remboursée à tous les concurrents prenant le départ.

Le registre des inscriptions sera clos le 18 octobre.

Dans notre prochain numéro, nous publierons le règlement de la course de 500 mètres, réservée aux voitures automobiles, qui se disputera le dimanche, 9 novembre prochain, sur la route privée du parc agricole d'Achères.

P. M.



RALPH MULFORD PASSE JOE DANSON

Le mois dernier, s'est disputé à Chicago l' « Elgyn Trophy ». Cette épreuve courue sur 201 milles, soit 323 kilomètres 405, revint à Gil Anderson; Ralph Mulford prit la seconde place.

L'ARRIVEE DE GIL ANDERSON

Gil Anderson couvrit les 201 milles en 2 heures 53 minutes 38 secondes. A droite, Gil Anderson après sa victoire.

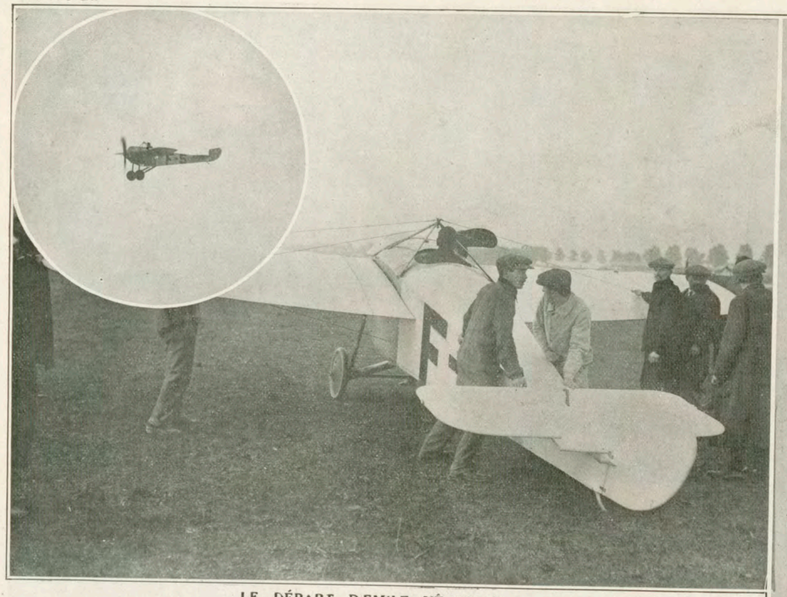
L' " ELGYN TROPHY " DE CHICAGO

Les Américains sont très friands des courses d'automobiles sur petits circuits.

Les circuits, longs ou courts, sont très nombreux chez eux, ils constituent des autodromes très utiles, non seulement pour les nombreuses courses qu'on y fait disputer, mais aussi pour la mise au point des châssis, les études de rendement. Brooklands, aux environs de Londres, le premier autodrome en date, a prouvé l'utilité de ces pistes rapides et sans obstacles. Les Américains, peut-être moins scrupuleux dans les dimensions à observer, le relèvement des virages, la qualité du sol de la piste, sont moins à l'abri des accidents dûs à la grande vitesse qu'en Grande-Bretagne et on a eu, malheureusement trop souvent, à enregistrer des morts d'hommes.

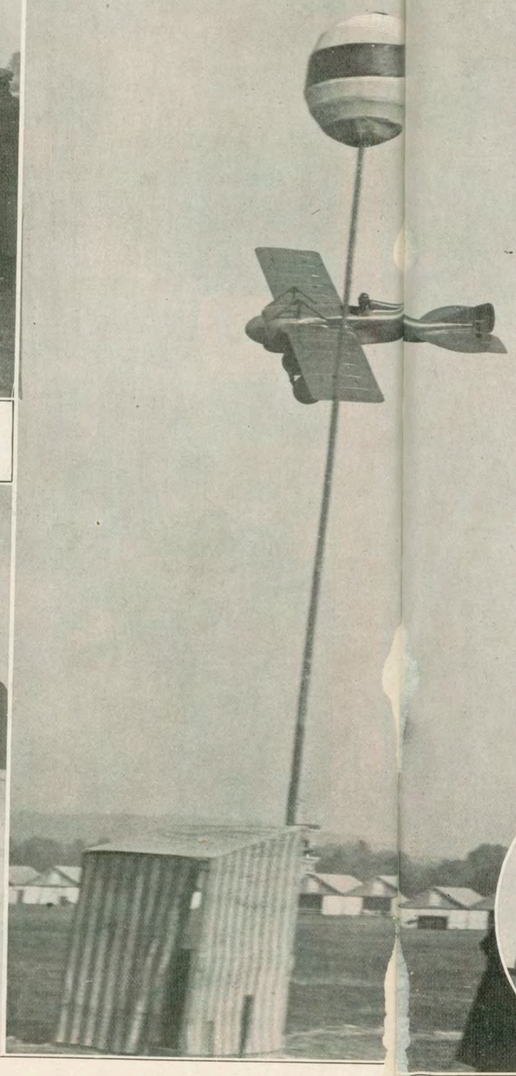
Le mois dernier aux environs de Chicago, se disputèrent deux épreuves qui avaient réuni de nombreux concurrents : le « Cohe Trophy » et l' « Elgyn Trophy ». Ralph de Palma, que nous vîmes à Dieppe l'an dernier, enleva la première, couvrant les 484 kilomètres 405 du parcours en 4 h. 31 m. 56 s.; Gil Anderson triompha dans la seconde, serré de près par Ralph Mulford qui fit une fin de course foudroyante.

Gil Anderson, pour conjurer les accidents et les pannes, avait emmené à ses côtés un petit chien qui s'acquitta à merveille de sa fonction de mascotte.



LE DÉPART D'EMILE VÉDRINES

Émile Védrines a été la révélation de la coupe Gordon-Bennett. Il pilotait un monoplan Ponnier d'une envergure de 7 mètres, d'une longueur de 5 mètres 50, d'une hauteur de 2 mètres 10, pesant 500 kilos en ordre de marche. En médaillon, le Ponnier en vol.



(Photographies de notre envoyé spécial.) **ÉMILE VÉDRINES A L'ATTERRISSAGE**

Emile Védrines, sur son 160 chx, fit une course foudroyante. Il couvrit les 200 kilomètres en 1 h. 51 s. 2/5, soit à 197 km. à l'heure, prenant la seconde place derrière Prévost. (Monoplan Ponnier, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

UN VIRAGE DE PRÉ

Prévost avait fait réduire les ailes de son appareil en 59 m. 45 s. 3/5. Si, au lieu de tourner autour atterri à Trèves (Allemagne). En médaillon, Pr

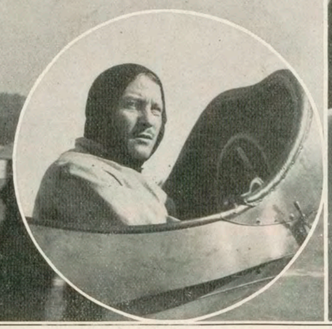
200 KILOMÈTRES

La Coupe Gordon-Bennett 1913 ne semblait pas très passionnante, étant donné le caractère peu international de la lutte. Tour à tour, l'Allemagne, l'Amérique, l'Angleterre avaient déclaré forfait! Cet aveu d'impuissance n'en rendait que plus intéressant le duel des bolides préparés par les maisons Deperdussin et Ponnier. Quatre monoplans allaient se présenter: trois pour la France (deux Deperdussin, montés par Maurice Prévost et Eugène Gilbert, et un Ponnier, conduit par Emile Védrines), un pour la Belgique (monoplan Deperdussin, piloté par Crombez).

Dès le début de l'épreuve de Prévost nous eûmes tous la conviction que 200 dans l'heure allaient être enregistrés, grâce à l'habile pilote et à l'ingénieux Deperdussin, M. Péchereau, mais au bout de quelques tours la vitesse diminua. Crainte! Stupeur! Mais fort heureusement, le moteur, conscient de sa tâche, reprit et c'est en 59 m. 45 s. 3/5 que les 200 kilomètres étaient atteints. Je ne décrirai

GILBERT DESCEND

Gilbert, le spécialiste des vols sans escale, a fait une splendide performance dans la Coupe Bennett. Sur son Deperdussin, il couvrit les 200 kilomètres en 1 h. 2 m. 55 s. 2/5 soit à la vitesse de 197 kil. à l'heure. En médaillon : Rost en vol. Il se classa quatrième dans les éliminatoires.



LE BELGE CROMBEZ AU VOLANT

Crombez, le seul étranger venu disputer la Coupe à nos représentants, démontra ses brillantes qualités de pilote. Avec son 160 chevaux, il parvint à effectuer les 200 kilomètres à plus de 171 kil. de moyenne.
(Monoplan Deperdussin, hélice Chauvière.)

VAINQUEUR DE LA COUPE

...enir un plus grand rendement. Il finit les 200 km. ...ste de 10 km., il était allé en ligne droite, il aurait monoplan Deperdussin, moteur Gnôme 160 chx.)

MOINS D'UNE HEURE!

...l'ovation qui salua cette victoire stupéfiante. Le second, Emile Védrines, qui au ...cours de ce vol et de tous ceux qu'il accomplit prouva sa valeur et se classa comme ...l'un de nos meilleurs pilotes, couvrit les 200 kilomètres en 1 h. 51 s. 2/5! Gilbert, ...l'éclectique virtuose, était 3e en 1 h. 2 m. 55 s. 2/5 et Crombez 4e en 1 h. 9 m. 52 s. Les 800 kilomètres du total avaient été parcourus en 4 h. 12 m. 4 s. 2/5. N'est-ce pas fantastique ? La vitesse à l'heure de Prévost était de 200 kilom. 803 celle de Védrines de 197 kilom. 183, celle de Gilbert de 190 kilom. 708 et celle de Crombez de 171 kilom. 755. La plus grande vitesse sur un tour fut réalisée par Prévost avec 203 kilom. 850. Emile Védrines atteignit 200 kilom. 893, Eugène Gilbert 197 kilom. 802 et Crombez 173 kilom. 173. Enfin, en tenant compte des virages, l'allure de Prévost dépassa souvent le 220 à l'heure dans les lignes droites. Où sont les 80 kilomètres à l'heure de Glenn Curtiss, gagnant de la première Coupe?

LA VIE AU GRAND AIR

L'ARRIVÉE DE GARROS A BIZERTE

Garros reprit terre à Bizerte, sur le champ de manœuvres. Il fut reçu à son atterrissage par des soldats, qui l'aidèrent à se ravitailler. Après son voyage de 760 kilomètres au-dessus des flots, il lui restait juste cinq litres d'essence!

800 KILOMÈTRES AU-DESSUS DES FLOTS

Roland Garros a réalisé le projet de l'infortuné lieutenant Bague, qui sombra avec son monoplan, en pleine mer, il y a deux ans, en essayant de se rendre de la Côte d'Azur à la côte tunisienne. Garros a réussi ce voyage stupéfiant Parti le 23 septembre à 5 h. 52 du matin de Saint-Raphaël, il atterrissait moins de huit heures après à Bizerte. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme 60 chevaux, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

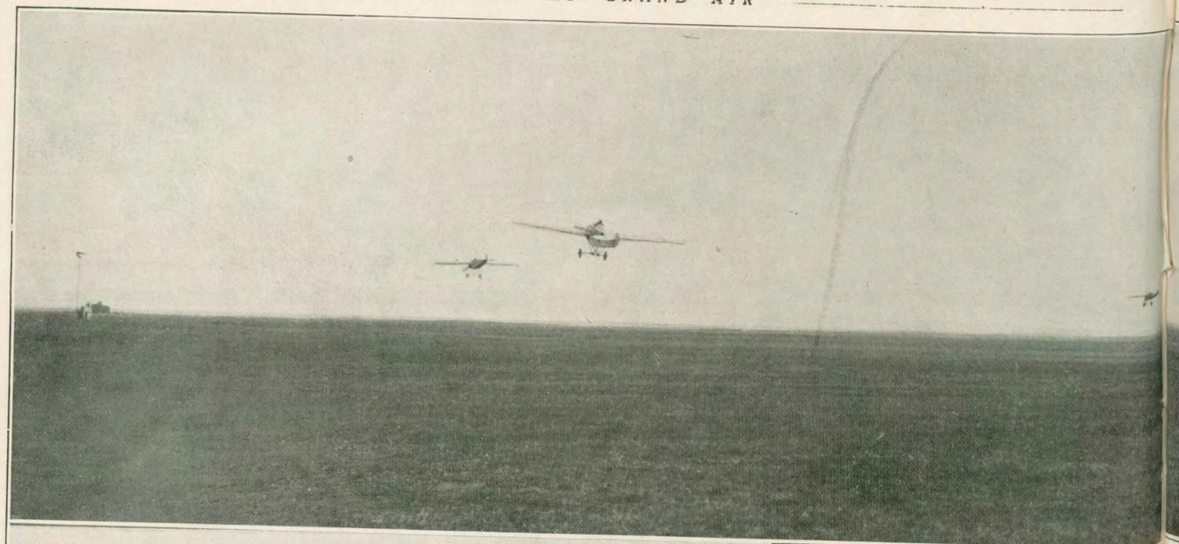
GARROS TRAVERSE LA MÉDITERRANÉE

Tout est devenu possible maintenant, en matière d'aviation, depuis que Garros a relié, d'une arche immense, la France au continent africain. La traversée de la Méditerranée, malgré les prodigieuses étapes franchies en quelques mois par nos hommes oiseaux, semblait encore bien loin de nous. L'aviateur qui devait la tenter était condamné, dans notre esprit, à subir le même sort que l'infortuné lieutenant Bague. C'est pourquoi l'angoisse fut grande quand Garros fit part de son audacieux projet. Ses amis s'efforcèrent de l'en dissuader, mais lui, toujours calme, préparait méthodiquement son voyage, ne laissant rien au hasard.

Quand il s'envola de Saint-Raphaël, confiant dans son appareil et son moteur, il était certain de la réussite. Son voyage eut pu cependant mal finir. Quand Garros se posa sur le sol à Bizerte, ayant parcouru en moins de 8 heures la distance que les plus rapides paquebots mettent 31 heures à couvrir, il lui restait cinq litres d'essence; c'est dire que la moindre erreur de direction, l'écartant de sa ligne et prolongeant son vol, lui eut été funeste.

LA FOULE ACCLAME GARROS AUX CHAMPS-ÉLYSÉES

A peine de retour à Paris, Garros tint à venir nous rendre visite. La foule massée devant l'hôtel de la Vie au Grand Air *fit une longue ovation au jeune champion qui, arrivé à 8 heures du matin, venait nous voir à midi et repartait à 2 heures pour Reims, en aéroplane.*

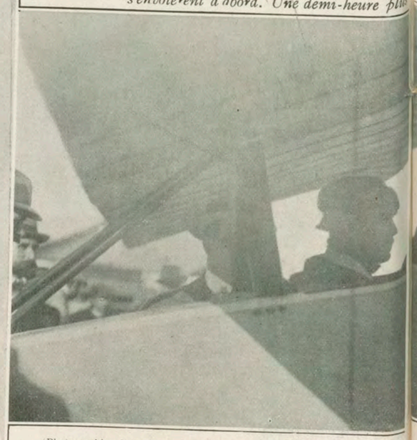


LES OISEAUX DANS LE CIEL

L'épreuve la plus intéressante du meeting de Reims, en dehors de la Coupe Gordon-Bennett, a été le cross country aérien, disputé dimanche dernier sur un parcours de 150 kilomètres. Les biplans s'envolèrent d'abord. Une demi-heure plus tard, ce fut le tour des sept monoplans.

RENE CAUDRON EN PLEIN VOL

René Caudron prit la première place de la catégorie des biplans dans le cross country, devant son frère G. Caudron. Il couvrit en 1 h. 35 m. 51 s. les 150 kilomètres, soit à une vitesse moyenne de 95 kilomètres à l'heure. En médaillon: René Caudron. (Moteur Anzani, 100 chevaux, magnéto Gibaud.)



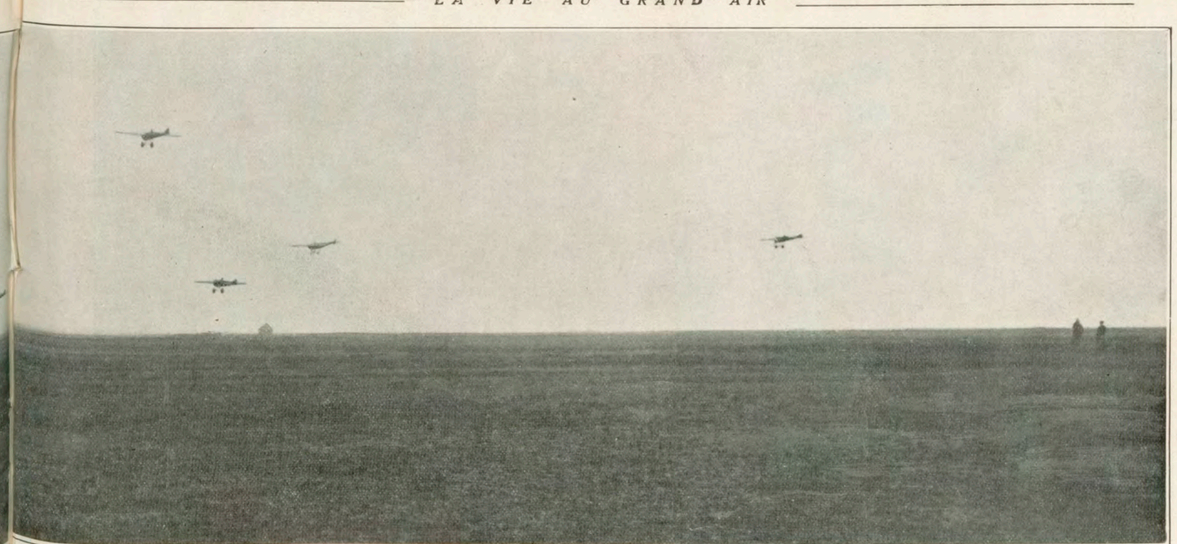
(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

GARROS ET LÉON MORANE A BORD

Garros se rendit de Villacoublay à Reims avec une par MM Morane Saulnier. La surface portante est 80 centimètres. La visibilité est parfaite et

LE MEETING

Les trois journées du meeting d'aviation de Reims furent favorisés par un temps splendide, les épreuves encadrant les éliminatoires et la finale de la Coupe Gordon-Bennett furent disputées avec acharnement. Nos meilleurs pilotes évoluèrent dans le ciel de l'aérodrome de Champagne et, malgré cela, la grande foule ne vint pas et ce fut dommage; des résultats extrêmement intéressants furent enregistrés. Le premier jour, Derôme, sur son biplan Bréguet, remporta l'épreuve de lenteur, après s'être qualifié dans l'éliminatoire de 10 kilomètres; il couvrit à une vitesse moyenne de 51 kil. 479 mètres les deux kilomètres qu'il s'agissait d'effectuer à une altitude maxima de 500 mètres, sans décrire de sinuosité. C'est d'ailleurs un spécialiste des écarts, ainsi que Moineau qui est parvenu à réaliser du 48 comme vitesse minima et du 113 comme vitesse maxima! Le dimanche, Gilbert sur son Morane, monta seul à 5.795 mètres et avec un

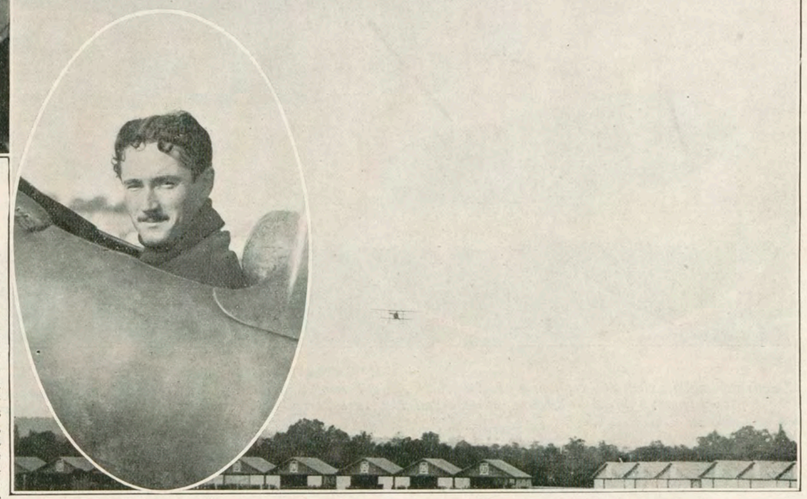


DU MONOPLAN "LE PARAPLUIE"

passagère à bord de ce nouveau monoplan, construit fixée par dessus le fuselage, dont elle est éloignée de pprime le seul inconvénient aes monoplans.

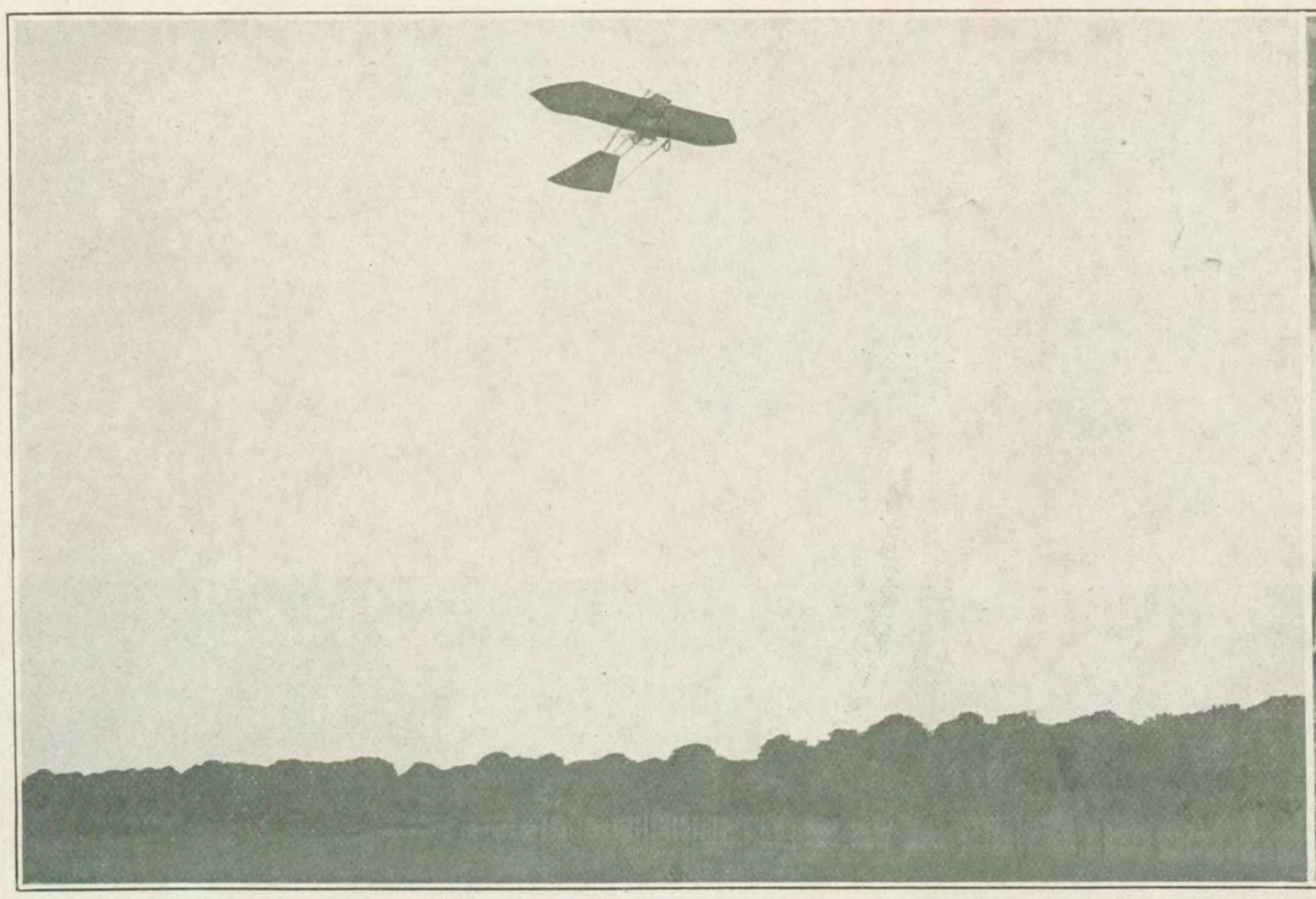
DE REIMS

passager à 4.348 mètres. Brindejonc remporta l'épreuve de vitesse de 30 kilomètres en 14 m. 57 s. 1/5, devant Moineau et Legagneux. Le clou de cette journee fut le cross country qui se disputait sur le circuit de 30 kilomètres Reims-Witry-les-Reims-Brienne, circuit que les concurrents avaient à couvrir cinq fois. Comme pour les épreuves hippiques, les départs furent donnés au signal, les biplans partirent, puis, une demi-heure après, les monoplasn, distants de 50 mètres les uns des autres, quittaient le sol à plus de 100 kilomètres à l'heure, mettant le cap sur Witry-les-Reims. La victoire dans la catégorie des monoplans revint à Rost sur Duperdussin et dans la catégorie des biplans à René Caudron sur biplan Caudron. Le lundi, après la coupe Gordon-Bennett, se disputa l'épreuve du tour de piste (10 kilomètres). Emile Védrines, le second de la Coupe, remporta l'épreuve, couvrant la distance en 3 m. 57 s. 3/5 sur son 100 chevaux Ponnier.



ROST PASSE RENÉ CAUDRON

Le jeune pilote Rost, qui se classa quatrième dans les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, a prouvé sa maîtrise, en remportant le cross country à 135 de moyenne, devant Prévost, Parmelin, Espanet et Gilbert. En médaillon: Rost (Monoplan Deperdussin, hélice Chauvière).



L'AÉROSTABLE EN VOL

L'aviateur Moreau sur son monoplan, muni d'un stabilisateur automatique de son invention, a remporté le Prix Bonnet (1.000 francs), le 24 septembre.

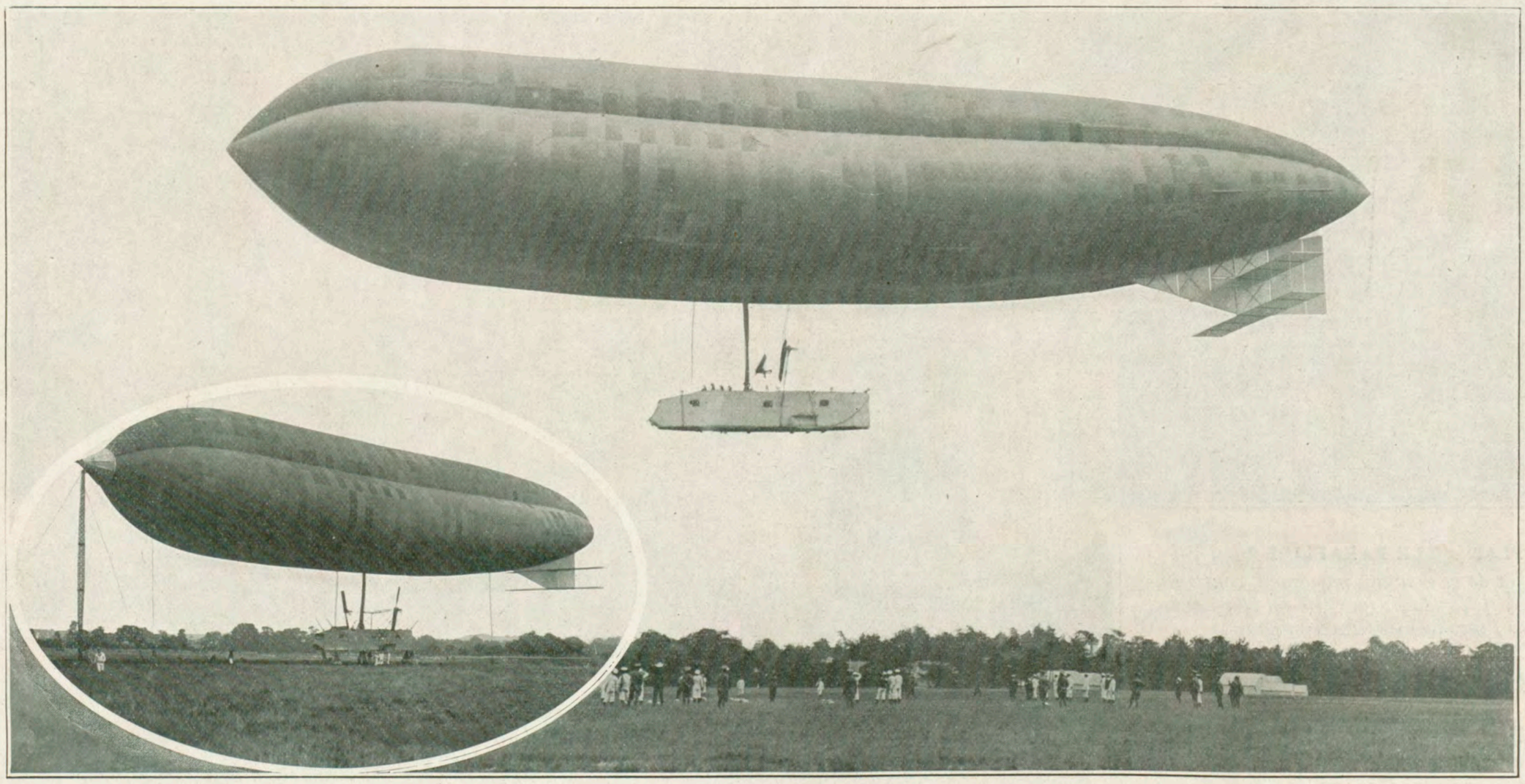
L'AVIATEUR MOREAU ET LE LIEUTENANT LAFONT

L'aviateur Moreau est resté 25 minutes dans les airs, sans toucher aux commandes de son appareil.

L'AÉROPLANE QUI VOLE TOUT SEUL

Le 24 septembre, l'aviateur Moreau a remporté le prix Bonnet (1000 fr.), à Melun. Les concurrents devaient, sans toucher à d'autres commandes que celle de la direction, couvrir un circuit minimum de 20 kilomètres, sur une piste ne dépassant pas 5 kilomètres et avec un vent minimum de 5 mètres.

Moreau s'est envolé en compagnie du lieutenant de vaisseau Lafont, son commissaire. Pendant 25 minutes, l'appareil évolua à 110 mètres de hauteur. Moreau ne toucha pas une seule fois à ses leviers; il se servit seulement des pieds pour actionner le gouvernail de direction et de profondeur.



L' "ASTRA-TORRÈS" EN VOL

L'amirauté anglaise vient de réceptionner un dirigeable "Astra-Torrès" (moteurs Chenu, tissus Hutchinson), *qui a établi le record de vitesse pour dirigeables, atteignant 83 kil. 200 à l'heure. En médaillon, l' "Astra-Torrès" retenu au sol par un système spécial, pendant l'épreuve de campement.*

LE DIRIGEABLE "ASTRA-TORRÈS" BAT LES RECORDS

A Farnborough, l'amirauté anglaise vient de réceptionner un nouveau dirigeable "Astra Torrès" muni de moteurs Chenu. Ce ballon a établi le record de vitesse, atteignant 83 kil. 200 à l'heure, battant de près de 10 kilomètres l'ancien record qui était détenu par un Zeppelin.

Ces essais de réception comportaient également comme conditions, un campement en plein air de vingt-quatre heures. Nous reproduisons en médaillon le système de campement employé. Une poutre en fer facilement transportable en automobile est fichée en terre et fortement haubannée, elle retient le dirigeable au moyen d'un cône qui s'adapte par sa base au dirigeable et par son sommet à la poutre. Le sommet de ce cône peut osciller autour de la poutre haubannée de façon à permettre au ballon de se déplacer en restant toujours face au vent. Au cours de ces vingt-quatre heures, l' "Astra-Torrès" eut à supporter un vent moyen de onze mètres avec maximum de dix-sept mètres, cela en dit long sur ce nouveau procédé de campement et l'on voit les avantages que l'on pourrait en tirer en temps de guerre. L' "Astra-Torrès" a un diamètre de 13 m. 50, une longueur de 70 mètres, un volume de 7,000 mètres cubes; il peut enlever 2.500 kilogs environ; il est muni de deux moteurs Chenu 200 chevaux, 6 cylindres.

GOLF

Le Championnat de golf d'Amérique

Révélation inattendue d'un jeune prodige.

Le Championnat de Golf d'Amérique qui vient de se disputer à Brooklyn a donné des résultats tout fait inattendus. La victoire est revenue à l'homme sur lequel on comptait le moins.

Le Championnat professionnel d'Amérique présentait cette année un intérêt tout spécial.

Les golfeurs anglais Vardon et Ray avaient fait le déplacement uniquement pour y défendre l' « Union Jack » et montrer aux Américains que les champions anglais peuvent être également vainqueurs sur les parcours américains.

On se rappelle, en effet, la polémique assez âpre qui avait suivi la défaite cuisante de Mac Dermott, le champion américain dans le Championnat d'Angleterre 1912, et la mauvaise performance de Mr. Hilton, champion anglais dans le Championnat d'Amérique amateur 1912.

D'autre part, la France qui a battu si brillamment l'Amérique à la Boulie cet été, tenait à montrer que ses golfeurs peuvent également faire bonne figure sur des links étrangers.

Arnaud Massy et Louis Tellier devaient défendre nos couleurs et donner en quelque sorte une occasion de revanche aux joueurs américains. Malheureusement, Massy, très sportivement, déclina cet honneur pour se consacrer entièrement aux joueurs de Deauville, dont le nombre augmente chaque année.

Tellier seul dut donc défendre nos trois couleurs. Je dirai de suite qu'il se comporta d'une façon tout à fait méritoire.

Beaucoup d'entre nous connaissant Tellier savaient que le petit champion de la Boulie ferait son possible, et s'appliquerait de son mieux comme à l'ordinaire, mais nul n'osait espérer que dans un pays nouveau, sur un parcours inconnu, et dans des conditions climatériques tout à fait différentes, il pourrait fournir le jeu auquel il nous a habitués. Certains même chuchotaient qu'il était inutile d'envoyer ainsi nos couleurs à une défaite certaine. Le professionnel du Golf de Paris a démenti tous les pronostics, et se classa bon quatrième après les champions réputés Vardon et Ray, et devant les meilleurs champions d'Amérique y compris Mac Dermott, Mac Namara et Smith que nous avons vus à la Boulie, cet été.

Je me souviens que Mac Dermott me disait à la suite du deuxième jour du match France-Amérique :

« Les concours en match play ne prouvent rien, les concours par coups comptent seuls. Vos golfeurs français, qui viendront en Amérique lors du Championnat, trouveront d'ailleurs une différence entre nos links et les leurs, car, en Amérique, nos parcours sont beaucoup plus difficiles. Nous jouerons, de plus, devant notre public, et je suis sûr que nous triompherons facilement. »

Il paraît que tous ces handicaps n'ont pas modifié le résultat puisque Tellier a encore remporté la victoire sur ses camarades d'Amérique.

Je ne saurais trop le féliciter. Sa performance peut nous donner tous les espoirs, car ce joueu , excessivement sérieux et appliqué, apporte, de semaine en semaine, avec une régularité presque mathématique, une amélioration à son jeu serré et classique qui, s'il n'est pas très brillant, est certainement des plus effectifs.

Chez lui, rien n'est laissé au hasard, et il joue chaque coup comme si toute sa réputation de golfeur en dépendait.

Le Championnat fut joué à Brooklyn sur le parcours du Country Club. Les premier et deuxième jours qui comportaient les éliminatoires virent une lutte assez serrée entre les 150 concurrents, nombre énorme si on le compare au Championnat de France où les entrées n'étaient guère supérieures, l'an dernier, à une vingtaine.

Il n'y eut pas de surprise, sauf le classement de M. Ouimet, qui se qualifiait avec 151 derrière Ray, Vardon, Reid, Macdonald.

Pendant les deux jours qui suivirent se disputa le Championnat proprement dit, qui se joua par un temps assez mauvais.

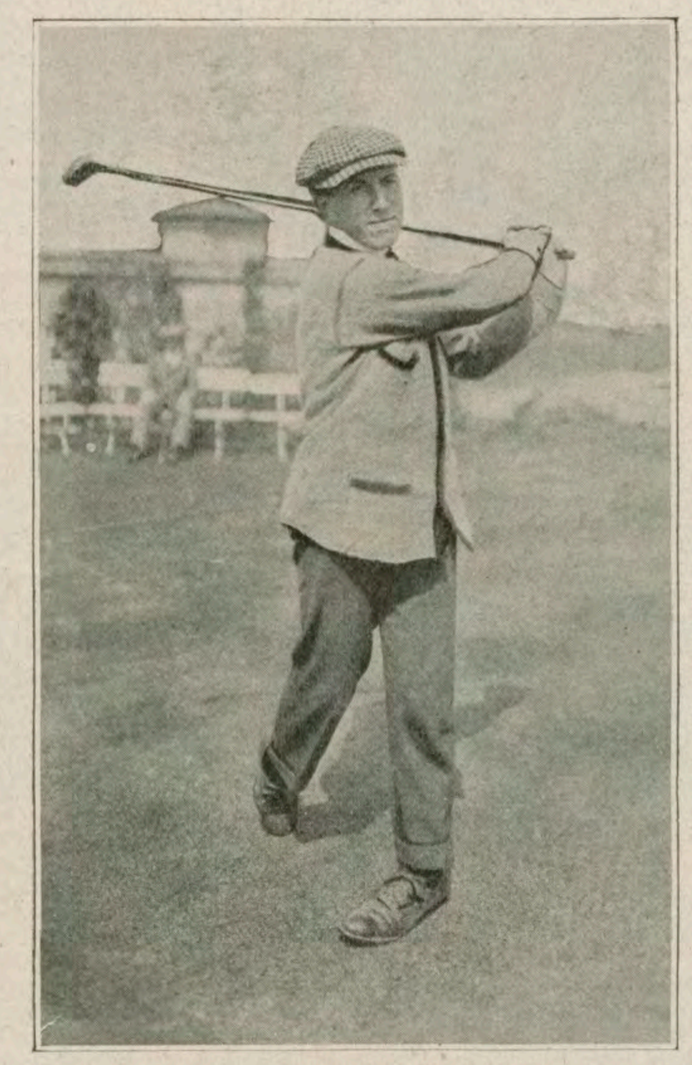
Dès le début, Vardon et Ray prirent la tête, bien qu'un 79 de Ray ait donné quelques émotions. Voici d'ailleurs quels étaient les résultats à la fin du premier jour.

W. E. Reid, Banstead Downs	75 + 72 = 147.
H. Vardon, South Herts	75 + 72 = 147.
E. Ray, Oxhey	79 + 70 = 149.
H. Strong, Inwood	75 + 74 = 149.
Makconal Smith. Wyragyl	71 + 79 = 150.
J. M. Barnes; Tacoma	74 + 76 = 150.
W. Hagin, Rochester.	73 + 78 = 151.
Alex. Ross, Brae Burn	71 + 80 = 151.
M. F. Ouimet, Woodland	77 + 74 = 151.
G. Sargent, Chevy Chase	75 + 76 = 151.
L. Tellier, La Boulie,	76 + 76 = 152.

Le second jour, Ray en mauvaise forme ne fournit pas le même jeu que la veille, et un 85 le fit rétrograder terriblement.

Par contre, M. Ouimet arrivait dans les premiers avec un 74 à la fin de la matinée.

L'après-midi, le jeu ne fut pas des meilleurs et Vardon et Ray remirent un 79. Etant donné ce score élevé, beaucoup pensaient que leur total ne leur permettrait pas de gagner le championnat, mais à la surprise générale, les autres joueurs firent de mauvais parcours, et seul M. Ouimet arriva avec un 79 à égaliser leur total de 304. Il finit au milieu de l'enthousiasme général et fut porté en triomphe au Club house.



MAC DERMOTT QUI S'ÉTAIT ATTRIBUÉ L'AN DERNIER LE CHAMPIONNAT DE GOLF D'AMÉRIQUE.

Les meilleurs scores à la fin des 72 trous étaient comme suit :

H. Vardon	75	72	79	79	304.
E. Ray	79	70	76	79	304.
M. F. Ouimet	77	74	74	79	304.
L. Tellier	76	76	79	76	307.
W. Hagin	73	78	76	80	307.
J. M. Barnes	74	76	78	79	307.
Macdonald Smith	71	79	78	77	307.
J. J. Ma Dermott	74	79	77	80	308
H. Strong	75	74	82	79	310.

Les autres scores furent :

Mr. W. C. Fownes Jun.	312
W. E. Reid	318
M. F. Herreshoff	318
Tom Macnamara	318
A. Smith	318
Robert Andrew	319
R, G. Macdonald	322

Par suite de l'égalité de M. Ouimet, Ray et Vardon, un tour supplémentaire dût être joué le samedi suivant. La nouvelle de l'exploit de M. Ouimet avait amené une foule énorme qui suivit avec anxiété le match des trois premiers.

Après bien des péripéties, ils étaient encore à égalité à la fin des neufs premiers trous, mais dès le commencement du retour, M. Ouimet prenait nettement la tête, et augmentant son avance terminait avec 72 devant Vardon.

M. Ouimet	5 4 4 4 5 3 4 5 5 = 38	
	3 4 4 4 5 4 3 3 4 = 34	Total 72
Vardon	5 4 4 4 5 3 4 4 5 = 38	
	4 4 5 3 5 4 3 5 6 = 39	Total 77
Ray	5 4 5 4 5 4 3 3 5 = 38	
	4 4 5 4 5 6 4 5 3 = 40	Total 78

L'enthousiasme était à son comble, et M. Ouimet reçut une ovation telle que jamais champion n'en eut de mémoire de golfeur.

Il est peut-être bon d'ajouter qu'en dehors du merveilleux exploit accompli par le jeune membre du Woodland Golf-Club, les spectateurs célébraient aussi le triomphe de l'Amérique sur les étrangers.

Le nouveau champion américain est une véritable révélation, et sa victoire tient véritablement du prodige. Il n'est en effet âgé que de 20 ans, et sauf quelques succès locaux, et une réputation de joueur d'avenir, rien, jusqu'à présent, n'avait attiré l'attention sur ses performances. Il a montré lors du dernier championnat ce qu'une application constante, et un caractère fortement trempé peuvent donner comme résultat.

Ray, qui le regardait finir son tour, lui décerna le meilleur éloge, et ne put s'empêcher de dire :

« Ce jeune homme sera un des plus grands golfeurs ».

PIERRE GUYARD.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 5 OCTOBRE. — *Automobile.* — Course de côte de Gaillon.
DIMANCHE 5 OCTOBRE. — *Course à pied.* — Le Prix Gondrand.
DIMANCHE 5 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Longchamp (Prix du Conseil Municipal)
LUNDI 6 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Saint-Cloud.
MARDI 7 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Enghien.
MERCREDI 8 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Le Tremblay.
JEUDI 9 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Compiègne.
VENDREDI 19 OCTOBRE — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte.
SAMEDI 11 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Auteuil (Prix Congress).
SAMEDI 11 OCTOBRE. — *Boxe.* — Luna-Park (Match G. Carpentier Smith.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 22 AU 29 SEPTEMBRE 1913

AVIATION

MARDI 23 SEPTEMBRE. — Roland Garros, parti de Saint-Raphaël à 6 heures, franchit les 760 kilomètres qui séparent cette ville de Bizerte en 8 heures.

SAMEDI 27 SEPTEMBRE. — Reims. — *Eliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett* (100 kilomètres) : 1. Prévost (monoplan Deperdussin, 160 chx), en 31 m. 22 s. 2/5 ; 2. Emile Védrines (monoplan Ponnier, 160 chx), en 33 m. 45 s. 4/5 ; 3. Gilbert (monoplan Deperdussin, 160 chx), en 33 m. 45 s. 4/5.

DIMANCHE 28 SEPTEMBRE. — Reims. — *Course de vitesse* (30 kilomètres) biplans : 1. Moineau (biplan Bréguet), en 15 m. 59 s. 4/5 ; monoplans : 1. Brindejonc des Moulinais, en 14 m. 57 s. 1/5. — *Concours de hauteur* : 1. Gilbert (monoplan Morane-Saulnier 5795 mètres.

LUNDI 29 SEPTEMBRE. — Reims. — *Coupe Gordon-Bennett* (200 kilomètres) : 1. Prévost (monoplan Deperdussin), en 59 m. 45 s. 3/5 ; 2. Védrines, en 1 h. 51 s. 2/5 ; 3. Gilbert, en 1 h. 2 m. 55 s. 2/5.

CYCLISME

DIMANCHE 28 SEPTEMBRE. — Buffalo. — *Grand Prix de Neuilly* (1.000 mètres) : 1. Friol ; 2. Moretti ; 3. Ellegaard.
Course d'amateurs (1.000 mètres) : 1. Doutremepuich.
Match Georget-Godivier (une heure) ; 1. Georget.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 28 SEPTEMBRE. — Football Association. — Le Red Star bat l'Hampstead Town Football Club marquant 5 buts contre 0.

TENNIS

DIMANCHE 21 SEPTEMBRE. — *Tournoi de Biarritz :*
Championnat simple dames (finale) : Mlle Speranza bat Mlle Aranyi, 6-0, 6-1.
Championnat double-mixte (finale) : H. Kleinschroth et Mme Decugis battent Max Decugis et Mlle Speranza, 6-4, 6-3.
Championnat double dames (finale) ; Mme Danet et Mlle Aranyi. battent Mme Decugis et Mlle Speranza, 6-1, 6-2.
Handicap double (finale) : comte Salm et R. Danet battent le prince de Baurbon et Narrazaval, 7-5, 4-6, 8-6.

HIPPISME

LUNDI 22 SEPTEMBRE. — Maisons Laffitte. — *Handicap de la Tamise* (25.000 francs, 1.800 mètres) : 1. Fauche le Vent (Rovella), à M. de Paula-Machado, 2. Hyovava ; 3. Apollo. — P. M. : gag., 179 fr. 50 ; pl., 66 fr. 50, 89 francs, 51 fr. 50.

MERCREDI 24 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Coupe d'Or* (50.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Nimbus (M. Henry), à M. Aumont ; 2. Fauche le Vent ; 3. Fidelio. — P. M. : gag., 47 fr. 50 ; pl., 24 francs, 54 francs, 57 francs.

Handicap de la Seine (25.000 francs, 3 200 mètres) : 1. Le Bouddha (J. Bara), à M. L. Olry-Rœderer ; 2. Mistinguette ; 3. Cinq Mars. — P. M. : gag., 150 fr. 50 ; pl., 30 fr. 50, 30 fr. 50, 52 francs.

JEUDI 25 SEPTEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Fragoletto* (Steeplechase, handicap, (10.000 francs, 3 400 mètres) : 1. La Canche (Lancaster), à M. E. Guyot ; 2. Satinette ; 3. Utmost. — P. M. : gag., 234 francs ; pl., 30 fr. 50, 56 francs, 103 fr. 50.

VENDREDI 26 SEPTEMBRE. — Maisons Laffitte. — *Critérium de Maisons-Laffitte* (20.000 francs, 1 200 mètres) ; 1. Listman (M. Barrat), à M. L. Olry-Rœderer ; 2. Monétaire. — P. M. ; gag., 37 fr. 50 ; pl., 73 fr. 50, 16 fr 50

DIMANCHE 28 SEPTEMBRE. — *Prix Vermeille* (40.000 francs 2.400 mètres) : 1. Moïa (J. Reiff), à M. Caillault ; 2. Sainte Gemme, 3. Trinqueuse. — P. M. : gag., 28 fr. 50 ; pl , 17 francs, 35 fr 50 ; 28 fr. 50.

Prix de Villeron (20.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Fideli: (J. Reiff), au baron Gourgaud ; 2. Genillé ; 3. Rosimond. — P.M. ; gag., 19 francs ; pl., 16 francs, 26 fr. 50.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

POUR ÊTRE AVIATEUR

Pourriez-vous me dire par le Petit Dictionnaire sportif *l'âge auquel on peut entrer dans une école d'aviation, et quelle somme il faut dépenser à ce sujet.*

G. CLAIRIOT.
Versailles.

Votre correspondant M. G. Clairiot, de Versailles, demande par l'intermédiaire de votre excellente revue : 1° A quel âge l'on peut entrer dans une école d'aviation et 2° quelle somme il faut dépenser à ce sujet :

Première question. — Il n'y a pas d'âge exigé pour entrer dans une école d'aviation. La question d'âge intervient au moment où le candidat subit les épreuves de son brevet de l'Aéro-Club de France. Il doit à ce moment être âgé de 18 ans révolus.

Deuxième question. — La somme à dépenser pour devenir pilote-aviateur breveté de l'Aé.-C.-F., n'est pas la même dans toutes les écoles.

Le tarif ci-dessous est celui qui est le plus en vigueur (en usage chez Blériot) :

Apprentissage à forfait.	800 fr.
Assurance contre les accidents causés aux tiers.....	150 —
Garantie de casse.....	1.500 —
Soit en tout...	2.450 fr.

Moyennant la somme indiquée ci-dessus (payable d'avance), le candidat est admis à faire son apprentissage qui sera terminé par l'obtention du brevet de pilote.

Le délai d'un mois est suffisant.

La prime de 150 francs pour les accidents causés aux tiers représente un mois d'assurance.

La garantie de casse est remboursable à la sortie de l'école, déduction faite des sommes dont l'on pourrait être débiteur ou entièrement remboursable, si l'on n'a rien cassé durant l'apprentissage.

Aux acheteurs d'un appareil, l'apprentissage est gratuit et les 800 francs du forfait sont déduits de celui-ci.

Presque tous nos constructeurs possèdent une formule analogue qui semble préférable à l'apprentissage au cachet.

Maurice CASTELLAN.
Toulon.

SPORT OU TRANSPORT

Lecteur assidu de la Vie au Grand Air, *Rédacteur sportif à un journal de province, je serais heureux de voir solutionner, en page autorisée, les deux questions suivantes :*

L'automobilisme est-il un sport, 1° d'éducation physique ; 2° d'éducation morale ?

GEORGES HELLY.
Angoulême.

Nous craignons fort que vous n'ayiez point trouvé un sujet nouveau. Il semble que celui-ci a été déjà traité d'une foule de manières, par d'innombrables auteurs.

Nous vous rappelons donc quelques points essentiels seulement, et de façon très concise.

Tout d'abord, il convient de distinguer entre le chauffeur qui pilote lui même sa machine, et le propriétaire qui se contente du plaisir de se faire transporter par monts et par vaux : le premier fait du sport, et le second du transport. Nous ne nous occuperons donc que du premier.

Au point de vue purement physique, l'automobile est efficace, surtout si l'on possède une voiture mal entretenue ou un vieux « tacot ». En effet, si la voiture marche bien, on ne se développe guère que les bras, et encore bien peu. Mais si l'on connaît toutes les pannes, les muscles du corps seront mis à l'épreuve successivement ou ensemble. Il est excellent pour la santé d'éclater : Avez-vous déjà démonté, remonté et gonflé à la pompe à main des 880 × 120 ? C'est là un exercice digne de l'athlète complet ! Et pousser sa voiture sur une demi-douzaine de kilomètres ! Quand on « crève » vingt fois par jour pendant les vacances, c'est-à-dire, de 600 à 1.200 fois pour une saison, croyez-nous, on est mûr pour lever la gueuse ou lancer le marteau !

Au point de vue moral, les avantages de l'automobile sont inappréciables.

On acquiert à ce jeu un coup d'œil impeccable. Ne sied-il point de savoir choisir, à la rencontre d'un troupeau de ruminants divaguant paisiblement sur la route, lequel il convient d'emboutir pour s'en tirer au meilleur compte ?

Et quelle rapidité de décision ne faut-il pas pour, lorsqu'on est interpellé par un gendarme mal intentionné, donner le coup d'accélérateur qui vous dérobera aux yeux de l'ennemi ?

Et quel sang-froid n'atteint pas le chauffeur qui, pilotant une 4 1/2 carrossée en limousine, affirme à un collègue qu'il dépasse le 90 en palier ?

Et quelle endurance ne faut-il pas posséder lorsque, parti pour une étape de 23 kilomètres sans l'égide d'une « invitée » qui tient la carte, on roule encore 23 heures après, atteignant Carpentras alors qu'on devrait être à Cabourg ?

Enfin, l'automobile développe encore le courage, indispensable pour ne point reculer devant tant d'impôts, de taxes, de surtaxes ; la patience, pour rester impavide devant les reproches acerbes des invités qui vous regardent batailler contre vos roues ; la douceur, qui permet de répondre par de bonnes paroles aux injures des charretiers dont l'attelage a failli vous envoyer *ad patres* ; la générosité, qui fait doubler le pourboire dans une auberge où l'on vous a tout donné, sauf satisfaction.

L'automobile grandit ou fait naître encore bien d'autres qualités morales ; mais leur énumération dépasserait le cadre de ce petit dictionnaire ; et nous pensons d'autre part vous avoir donné matière à copieuses dissertations.

H. M.
Paris.

LA QUESTION DU PARACHUTE

Croyez-vous que l'avenir de la sécurité en aéroplane soit dans le parachute ? Je serais heureux de connaître votre opinion à ce sujet

UN LECTEUR DE LA V. G. A

Je ne sais pas si l'avenir de la sécurité en aéroplane réside dans le parachute, mais au lendemain de la téméraire expérience de l'aviateur Pégoud qui se lança dans le vide à Chateaufort pour se rendre compte des qualités du parachute de M. Bonnet, au lendemain de la tentative de l'aviateur Brodin, qui, du haut du pont transbordeur de Nantes, se jeta dans la Loire, se confiant au parachute inventé par M. Robert, je crois intéressant de vous signaler l'invention de M. Audibert, propriétaire à Ollioules (Var). Cette invention est destinée à sauver à la fois l'appareil et l'aviateur, ce qui, à mon avis, offre beaucoup plus de garanties pour ce dernier.

L'expérience à laquelle s'est livré récemment M. Audibert a été très concluante, ainsi qu'en fait foi le procès-verbal suivant, rédigé par M. le lieutenant de vaisseau Lafon, commissaire de l'Aéro Club :

« Je soussigné, Charles-Ferdinand Lafon, commissaire à l'Aéro-Club déclare avoir assisté, aujourd'hui 1er août, à 11 heures du matin, à l'expérience suivante

« M. Audibert, propriétaire à Ollioules, ayant construit un parachute pour aéroplane me demanda d'expérimenter un modèle réduit, destiné au sauvetage d'un petit monoplan d'un mètre de long, construit par ses soins.

« Je me rendis en automobile ce matin, à 10 h. 45, à la propriété de M. Audibert, à Ollioules, et l'inventeur se plaça dans le phaéton avec son monoplan.

« Je constatai que le parachute, replié, était entièrement dissimulé dans le fuselage du petit avion, et absolument invisible de l'extérieur.

« Je me rendis en haut de la côte d'Ollioules et lançai mon automobile à vive allure.

« A mon commandement de « déployez » M. Audibert, qui tenait son aéroplane horizontalement au-dessus de sa tête, fit agir un déclic.

« Immédiatement, on entendit le bruit de l'explosion d'une cartouche, et deux parachutes empennés furent violemment projetés de l'arrière du fuselage de l'avion et se déployèrent instantanément.

« La résistance affectée par les deux parachutes était suffisante pour équilibrer le poids du monoplan à une vitesse de chute modérée.

« Un des parachutes a sa tige engagée dans un canon de fusil, et cette tige est projetée au dehors par l'explosion de la cartouche. Le déclic qui commande l'explosion ouvre en même temps une sorte de porte à charnière qui limite la partie arrière du fuselage de l'aéroplane, »

L'opinion autorisée du lieutenant Lafon est à souligner. Pour mon propre compte, je crois qu'il serait intéressant pour tous d'engager M. Audibert à construire un appareil de grandeur naturelle susceptible de sauver un véritable avion.

UN LECTEUR DU VAR.

POURQUOI S'INCLINE-T-ON DANS LES VIRAGES ?

J'ai déjà remarqué que les coureurs s'inclinent fortement vers l'intérieur, quand ils passent dans un virage relevé. Voulez-vous me dire pourquoi, en m'expliquant comment d'autres peuvent se tenir au ralenti sans s'incliner.

Un cycliste parcourant une courbe est soumis à l'action de la force centrifuge, qui tend à produire sur lui deux genres d'effets bien connus : le renversement ou chute du cycliste à l'extérieur de la courbe, et le glissement ou dérapage.

Le cycliste évite le renversement en se penchant à l'intérieur du cercle. De cette façon, il oppose à la force centrifuge, une force antagoniste, d'intensité égale à son poids et qui agit sur un bras de levier d'autant plus long que le cycliste est plus incliné. L'équilibre a lieu quand la résultante de ces deux forces passe par les points d'appui de la bicyclette sur le sol.

Or, on démontre en mécanique que la force centrifuge est proportionnelle au carré de la vitesse et inversement proportionnelle au rayon de la courbe. Il en résulte que le cycliste doit, pour rester en équilibre, se pencher d'autant plus que sa vitesse est plus grande et le rayon de la course plus petit. Il y a lieu de remarquer que l'inclinaison du cycliste est indépendante du relèvement du virage; elle est uniquement fonction de la vitesse du cycliste et du rayon de la courbe. Si, dans un vélodrome, l'inclinaison est plus nette que sur route, cela tient à ce que le cycliste parcourt très vite une courbe de faible rayon, et le fait d'être plus ou moins incliné dans une même courbe n'est pas du tout un critérium d'habileté, mais l'indice d'une plus ou moins grande vitesse. La position du cycliste vu par M. Benac n'a donc rien que de très naturel : ce cycliste ne s'incline pas ou plus exactement s'incline très peu, parce que, au ralenti, il ne lui est pas possible de s'incliner davantage.

Dans un virage plat (cas d'une route), le cycliste étant penché, l'appui n'est pas normal au plan de roulement, il y a tendance au glissement. L'adhérence des pneus suffit généralement, dans ce cas à empêcher le dérapage ; à condition toutefois que le cycliste aborde le virage à une vitesse suffisamment réduite.

Sur piste, où le ralentissement dans les courbes serait inadmissible, le dérapage a été empêché de la façon suivante : Puisque en raison d'une loi inéluctable, il n'est pas possible d'éviter l'inclinaison du cycliste vers l'intérieur, on rend la piste perpendiculaire au cycliste en relevant le virage, Le coureur, a alors la sensation de rouler dans la courbe comme sur un plan horizontal.

Il est bien évident que le relèvement d'un virage n'est parfait que pour une vitesse donnée. Si le cycliste va plus vite il y a tendance au dérapage vers le haut; s'il va moins vite tendance au dérapage vers le bas. Le cycliste de M. Benac, passant le virage en ralenti, court le risque de déraper vers le bas.

En résumé, l'inclinaison du cycliste et le relèvement du virage combattent deux effets différents de la force centrifuge : l'inclinaison du cycliste évite le renversement et le relèvement du virage empêche le dérapage.

P. BOITIER,
Clermont-Ferrand.

LA TRANSMISSION DES MOTOCYCLETTES

Je voudrais savoir s'il y a des motocyclettes avec transmission par engrenage et connaître la dieposition des organes du moteur.

CESARE PIANTANIDA, MILAN.

Monsieur Cesare Piantanida, de Milan, et son correspondant occasionnel, Monsieur Gaëtan P., de Neuilly, n'ont sans doute jamais vu de motocyclettes avec transmission par engrenage.

Je puis leur dire qu'il en sort 2 000 chaque année des usines de la F. N., à Herstal, et étant l'heureux possesseur d'une de ces machines, je suis disposé à démontrer à Monsieur Gaëtan P., que ce mode de transmission a non seulement l'avantage d'éviter la moindre déperdition d'énergie, (la grande vitesse s'effectuant en prise directe) mais encore permet un changement de vitesse par balladeur, le seul rationnel.

Je crois qu'il n'y a aucune comparaison entre cette solution et la courroie en caoutchouc, cette dernière, par suite du coïncement, occasionnant une déperdition de 25 o/o de l'énergie motrice. En outre, la courroie exige un changement de vitesse et embrayage par friction, et à mon avis, le meilleur de ceux-ci ne vaut rien.

A, Sommaire,
184, boulevard Haussmann,
Paris.

QUESTIONS NOUVELLES

POUR UN CHASSIS AUTOMOBILETTE

Je vous serais très obligé de bien vouloir répondre, par votre Petit Dictionnaire Sportif, *à la question suivante :*

« Quel est le système le plus simple, le plus souple, le plus pratique pour une suspension d'un châssis automobilette ?

R. B. ABONNÉ.
Clermont-Ferrand.

UN JEUNE SPORTSMAN

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir publier cette question dans la Vie au Grand Air :

J'ai pour âge, 16 ans et demi.
Pour hauteur, 1 m 72.
Tour de poitrine, 0 m. 92.
Biceps, 0 m. 31.
Poids, 56 kilogs.
Mes mensurations sont-elles bonnes ? Quel gymnastique ou quel sport faut-il suivre ?

B. V.
Bucarest.

POUR TRACER LES COURTS DE TENNIS

Un joueur de tennis voudrait-il nous indiquer le système le plus pratique pour tracer les courts de tennis ?

C. D.
Villefranche.

AÈROPLANES ET AÉROPLAGES

Veuillez avoir l'obligeance de me répondre par le Petit Dictionnaire Sportif *de la* Vie au Grand Air, *aux questions suivantes :*

Si l'on parvenait à supprimer le haubannage et le châssis d'atterrissage dans les monoplans, combien pourrait-on réaliser de vitesse ? Je connais un moyen très pratique et très simple.

Pourriez-vous m'indiquer, par un petit croquis, la position des ailerons dans un virage ?

Le fuselage des aéroplanes doit-il être rond de préférence et pointu à son extrémité (extrémité où est placé le moteur) ? Donnera-t-il de cette façon moins de résistance à l'avancement ?

Pourriez-vous m'expliquer les différentes positions que l'on doit faire prendre à la voile d'un aéroplane pour tourner, pour marcher contre le vent ?

Comment reconnaître le centre de gravité d'un aéroplane et l'endroit exact où doit se mettre le pilote pour que l'appareil ait une marche horizontale dans le airs ?

M. BRANCART.
Amiens.

ROWING ET BICYCLETTE

Je vous serais obligé de vouloir bien poser dans votre Petit Dictionnaire Sportif *les questions suivantes :*

1° Est-il vrai que le canotage étire les bras, comme le disent certaines gens, qui d'ailleurs ne pratiquent pas ce sport ?

2° Pourquoi la bicyclette est-elle nuisible à celui qui s'entraîne quelque peu au rowing ?

T. GUINET.
8, rue Lanterne,
Lyon.

Nous donnerons dans un prochain numéro les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

UN PHILISTIN. — Dans l'article sur le yachting que nous avons publié dans notre numéro du 20 septembre, il s'est glissé plusieurs erreurs. C'est ainsi qu'il fallait lire : la voile *perd* son aspect lisse au lieu de prend son aspect lisse ; *hissez* le flying-jib au lieu de *lissez* le flying-jib ; le *chenal* du Four au lieu du cheval du Four.

A. R. A A. Comme vous pouvez le constater, la même question nous a été posée par un lecteur.

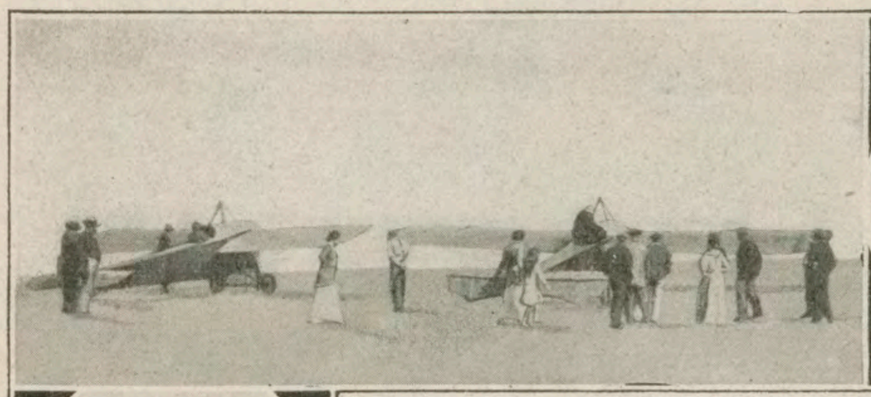
UN CHAUFFEUR. — Lisez « Les formalités de l'Automobile » par Baudry de Saulnier et l' « Automobile », par Paul Meyan et H. Petit.

UN FIDÈLE LECTEUR DE " LA VIE AU GRAND AIR ". — Dans notre dernier *Petit Dictionnaire Sportif* nous avons déjà répondu à cette question.

Vous pouvez en tous cas vous inscrire à l'Aéronautique Club de France, 58, rue J.-J-Rousseau.

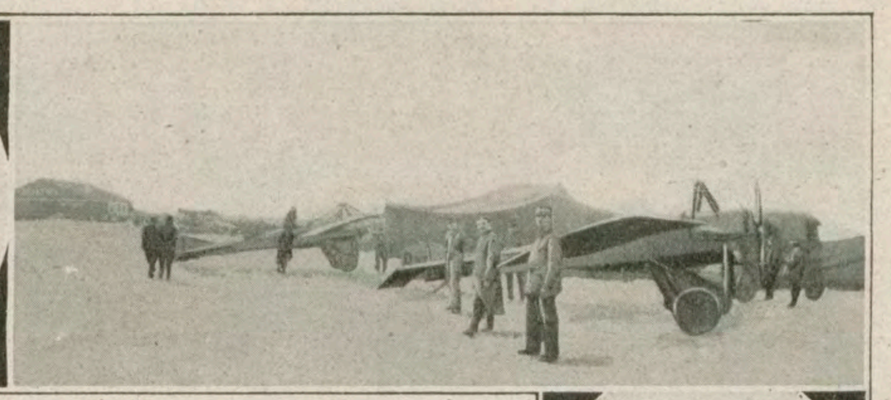
(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



Les aviateurs Grandseigne et Guillaux atterrissant sur le champ de courses de Maisons-Laffitte.

Le colonel Romazotti, qui va remplacer le général Hirschauer à l'inspection de l'aéronautique.



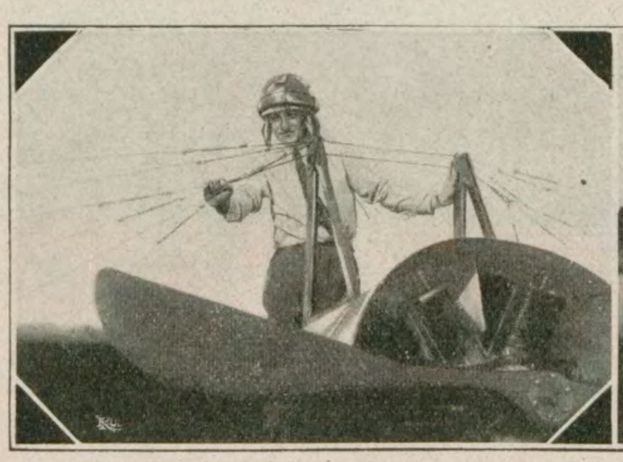
L'escadrille Deperdussin, à l'inauguration de l'aérodrome militaire de Saint-André-de-Cubzac.

Lunghi, vainqueur des 400 mètres (haies), aux championnats d'Italie.

Le lieutenant aviateur Souteilland, de l'escadrille d'Oujda, qui a fait une chute mortelle sur le champ d'aviation de Jacques-Roze.

L'aviateur Cavelier, dont on se rappelle la belle performance pour la Coupe Michelin, vient d'être victime d'une chute grave en se rendant à Reims, pour la Coupe Gordon-Bennett.

Haïreddine, âgé de 15 ans, championscolaire du mille, en Turquie, en 5 m. 43 s.

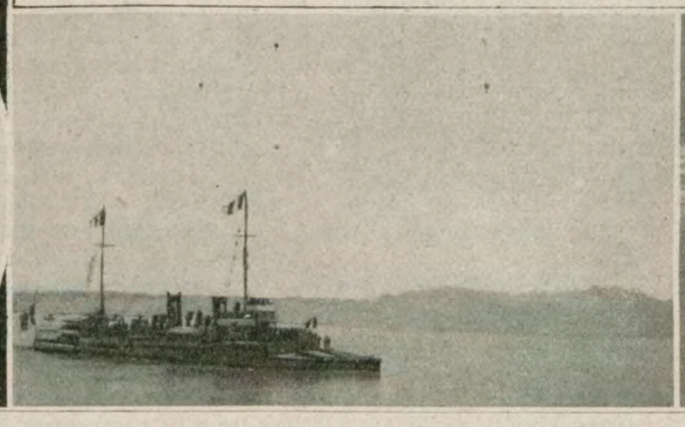


L'aviateur J.-G. Gilpatrick, âgé de 16 ans, détient le record de la hauteur avec passager en Amérique.

Les vainqueurs de la coupe des voitures légères, fêtés chez Peugeot à leur retour de Boulogne ; de droite à gauche : Goux, Boillot et Rigal.

L'appareil de Bider après l'accident survenu près de Berne, au célèbre aviateur.

Gardini portant un de ses concurrents des championnats italiens.

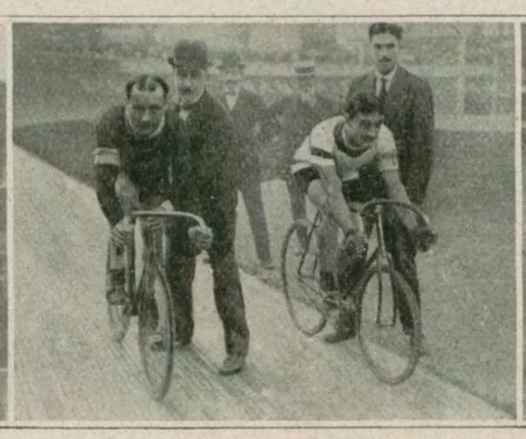


Le passage des ballons disputant le prix de l'Aéro-Club de Bordeaux, au-dessus du contre-torpilleur « Dunois ».

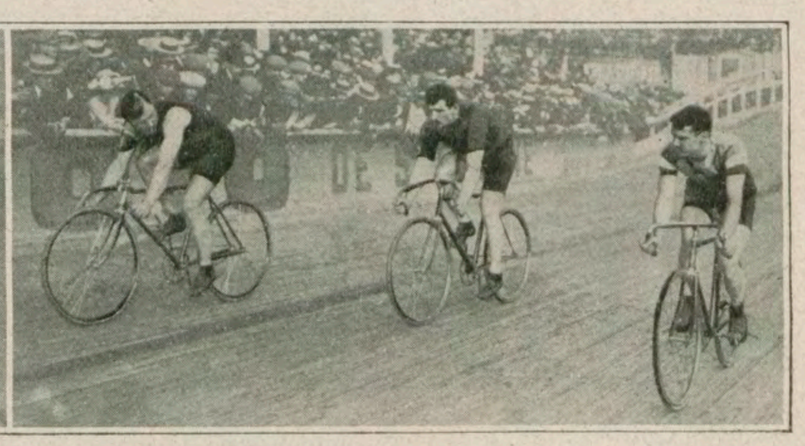
La promenade des boxeurs américains sur le lac du Bois de Boulogne: Jeff Smith, Daly, Hyland, Mackey.

Mme Richer, victime d'une chute d'aéroplane, est en convalescence.

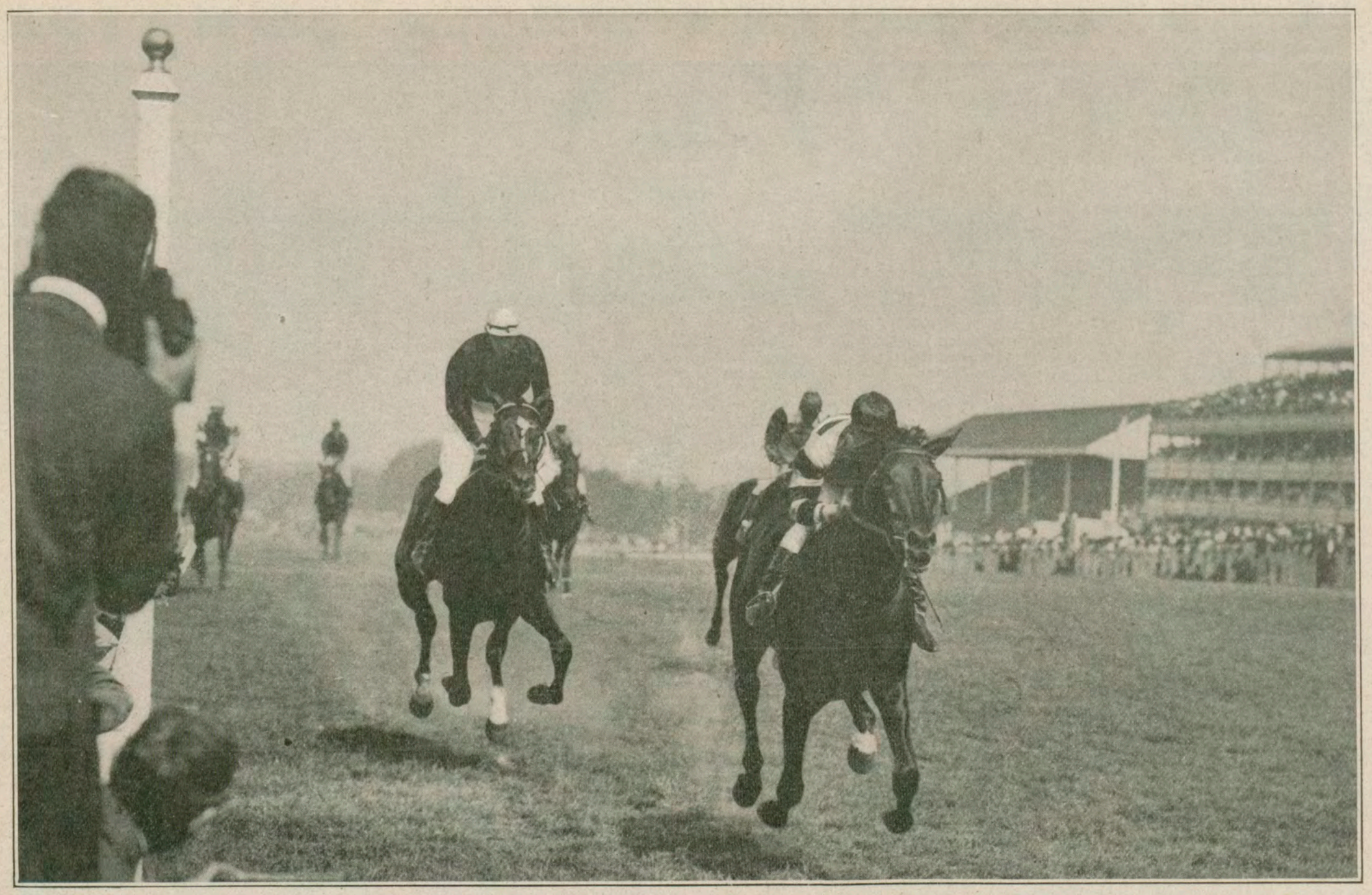
Le match de football association qui mettait aux prises dimanche dernier à Saint-Ouen, le Red Star et le Hampstead Tennis F. C. est revenu au Red Star par 5 buts à 0.



Le match Georget-Godivier disputé, sur une heure à Buffalo, a été gagné par Georget qui couvrit 50 kil. 595.



Le Grand Prix de Neuilly, dont la finale réunissait Friol, Moretti et Ellegaard a été remporté par Friol devant Moretti à une demi-roue et Ellegaard à une roue.



Stedfast — Prince Palatine

L'ARRIVÉE DE LA GOLD CUP D'ASCOT, EN JUIN DERNIER

Stedfast, le cheval de Lord Derby, qui prendra part au Prix du Conseil Municipal, finit second dans la Gold Cup d'Ascot (87.500 francs) cette année derrière Prince Palatine, précédant Aleppo. Prédicateur, qui prenait part à cette épreuve, se comporta honorablement mais sans figurer à l'arrivée.

A PROPOS DU MUNICIPAL

Par René RIONDET

C'est demain que se disputera le Prix du Conseil Municipal.

Cette épreuve, créée en 1893, devait, dans l'esprit de ses fondateurs, servir de critérium entre les représentants de la génération de trois ans et leurs aînés, tout en opposant nos chevaux français aux candidats étrangers.

Dès l'époque de ses débuts, elle a rempli tous les termes de ce programme. Et aujourd'hui, après vingt ans d'existence, son caractère ne s'est pas encore modifié; elle répond exactement aux intentions de ses créateurs.

Cette constance mérite d'être soulignée: car, depuis 1893, le chiffre de l'allocation n'a pas changé. Or, si, à cette date, un prix de cent mille francs, pouvait paraitre fastueux, il faut reconnaître que ce genre d'épreuves est devenu maintenant plus commun, sollicitant ainsi de divers côtés l'attention des propriétaires.

Nous devons nous féliciter que le Prix du Conseil Municipal n'ait rien perdu, jusqu'ici, de son prestige. Mais il serait peut-être nécessaire, dans l'avenir, de prendre les précautions indispensables pour que cette situation ne se modifie pas.

Au cours de sa carrière de vingt années, on ne compte que trois années dans lesquelles aucun concurrent étranger ne se soit présenté : en 1900, en 1905 et en 1909.

Par contre, en 1898, en 1901, en 1902 et en 1907, il y en a eu trois. Au total vingt-neuf candidats étrangers se sont répartis en dix-sept épreuves.

Sur ces vingt-neuf candidats, trois ont été victorieux : Best Man en 1894, Winkfield's Pride en 1897 et Kilmarnock II en 1901; cinq se sont placés second : Dinna Forget en 1898, First Principal en 1902, Wavelet's Pride en 1903, Pretty Polly en 1904, Radium en 1908; enfin un seul a occupé le troisième rang : Zinfandel en 1904. Les vingt autres ont fini parmi les non placés.

Il est bon de remarquer que, parmi ces concurrents. il est difficile de citer beaucoup de performers de grande classe.

Si l'on met à part la fameuse Pretty Polly, qui, avant de se faire battre d'une façon si inattendue en 1904 par Presto II, avait remporté le triple event des Mille Guinées, des Oaks et du Saint-Léger, on ne peut nommer que quatre représentants anglais qui aient figuré dans les épreuves classiques de leur génération.

Ce sont : en 1894, Reminder, un troisième du Derby; en 1901, Merry Gal une seconde des Oaks; en 1902, Pistol, un second des Deux Mille Guinées, en 1911. Bronzino, un second du Saint-Léger.

Tous quatre ont d'ailleurs fini parmi les non placés dans le Prix du Conseil Municipal.

Le candidat, qui va, dimanche prochain, disputer la victoire aux chevaux français, s'annonce comme beaucoup plus sérieux que la plupart de ses devanciers.

Pour nous rendre compte de sa réelle valeur, il sera d'ailleurs beaucoup plus simple de passer en revue la liste de ses performances.

Stedfast, qui, depuis sa naissance, n'a pas cessé d'appartenir à son éleveur, lord Derby, est âgé de cinq ans.

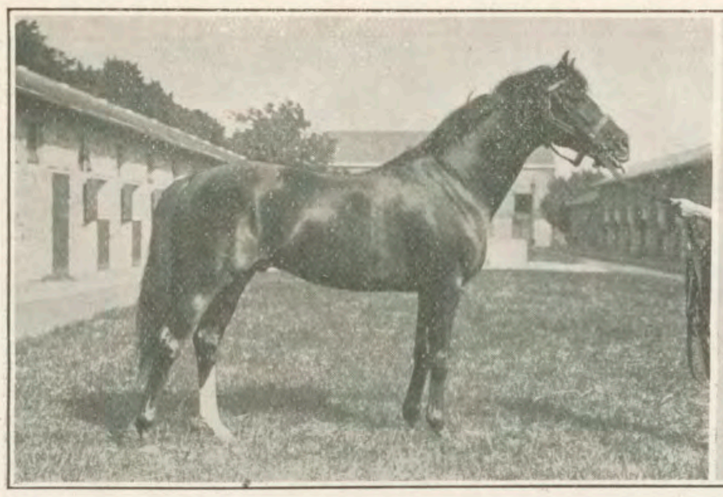
A deux ans, il a débuté modestement le 28 septembre à Newmarket par une place de troisième dans une petite épreuve. Puis, après s'être adjugé les Prendergast Stakes à Newmarket le 13 octobre, il a terminé l'année par deux victoires remportées sous de très gros poids à Sandown Park et à Liverpool.

A trois ans, il effectua sa rentrée le 23 mars à Liverpool; il y prit la troisième place dans les Union Jack Stakes. Un mois après, il disputa les Deux Mille Guinées, terminant second à deux longueurs de Sunstar.

Pour le Derby, les couleurs de son propriétaire devaient être portées par deux représentants, King William et lui. Chacun d'eux devait d'ailleurs courir sa chance; l'hésitation de l'entourage était telle que l'on demanda à Frank Wootton de choisir lui-même le concurrent qu'il préférait piloter. Wootton se récusa; et, finalement, l'écurie révéla la légère préférence qu'elle n'avait osé formuler, en lui confiant King William, tandis que B. Lynham se mit en selle sur Stedfast.

Nous allons voir quelle était l'erreur de la maison. Bien qu'ayant perdu une dizaine de longueurs au lever du ruban, Stedfast fournit une course magnifique; après avoir amélioré peu à peu sa position, il vint, au milieu de la ligne droite, attaquer Sunstar qui, monté par Stern, filait résolument au poteau. Il dut baisser pavillon devant son rival et se contenter de prendre la seconde place à deux longueurs, exactement comme dans les Deux Mille Guinées. Pendant ce temps-là, King William terminait dix-huitième.

Après sa performance d'Epsom, Stedfast ne connut plus la défaite jusqu'à



BINIOU

Biniou, à M. E. Veil-Picard, remporta le Prix du Conseil Municipal en 1908, avec 64 kilog.

GARDEFEU

Le fils de Cambyse et Bougie remporta le Municipal en 1898 avec 59 kilogs.

LA CAMARGO

La Camargo gagna le Municipal deux fois de suite, en 1902 et 1903, avec 62 kgs 1/2.

la fin de l'année; il remporta huit victoires consécutives, dont les plus intéressantes sont les deux dernières. Le 28 septembre, dans les Jockey Club Stakes il battit de quatre longueurs, sur 2.800 mètres, le vainqueur du Derby de l'année précédente. Lemberg. Enfin le 5 octobre, sur les 2.000 mètres des Kingsclere Stakes, il devança d'une demi-longueur Prince Palatine, qui lui rendait près de sept livres.

A l'âge de quatre ans, Stedfast inaugura la saison par un walk over à Manchester. Dans le Coronation Cup à Epsom, il rencontra pour la seconde fois Prince Palatine, mais à poids égal et sur 2.400 mètres : il le battit de trois quarts de longueur. Il triompha ensuite à Newbury dans les Royal Stakes et à Ascot dans les Hardwicke Stakes, où il laissait à trois longueurs Mushroom, que nous avions vu, l'année précédente, finir à une encolure d'Ossian dans le prix du Président de la République à Maisons-Laffitte.

Stedfast clôturait ainsi une brillante série de douze victoires consécutives, réparties sur ses carrières de quatre et cinq ans.

Cette passe magnifique fut interrompue le 19 juillet, à Sandown Park, dans les Eclipse Stakes ; à poids égal, il échoua d'une courte tête contre Prince Palatine, qui vengeait de la sorte ses deux défaites précédentes. Cependant, huit jours après, il s'adjugea les Atlantic Stakes, à Liverpool.

Nous arrivons, avec les Jockey Club Stakes du 3 octobre, à sa quatrième rencontre avec Prince Palatine : celui-ci avait à lui rendre treize livres anglaises (soit six kilos), neuf livres de décharge accordées à Stedfast parce que, lors de sa conception, le prix de la saillie de son père, Chaucer, était inférieur à 1.000 francs, et quatre livres de surcharge imposées à Prince Palatine parce qu'il venait de remporter les Eclipse Stakes sous la grosse usrcharge.

L'impression générale était qu'il ne devait pas y avoir de course pour le champion de Lord Derby; aussi, fallait-il payer 9 pour 4 en sa faveur, tandis que Prince Palatine était à 5 contre un.

On aurait pu, cependant, se rappeler que, deux mois auparavant, Stedfast avait fait une chute au retour de l'exercice, se blessant le genou si sérieusement qu'on avait dû interrompre son travail pendant trois semaines.

Ce repos forcé influa certainement sur le résultat des Jockey Club Stakes; car, malgré son avantage de poids, Stedfast fut battu nettement d'une demi-longueur par Prince Palatine. Il faillit même échouer, quelques jours après, dans les Champion Stakes, contre Cigar, qu'il ne devança que d'une tête.

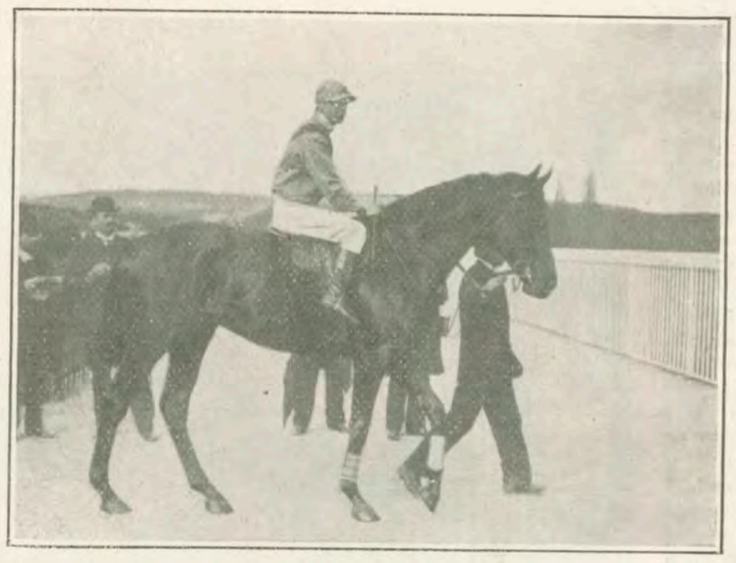
Nous avons atteint maintenant l'année 1913.

Le 30 avril, Stedfast remporta, pour sa rentrée, le Chippenham Plate, à Newmarket. Le lendemain, il fit walk over sur les 3.300 mètres du « Whip ».

Le 20 mai, il finit troisième dans le Burwell Plate (2.400 mètres), derrière Tracery et Jackdaw, à une longueur et une longueur et demie.

Enfin, le 19 juin, se déroula la dernière phase du duel qui s'est poursuivi pendant trois années, entre lui et Prince Palatine. Chacun d'eux avait marqué deux victoires : le Gold Cup d'Ascot devait donc jouer le rôle d'épreuve définitive.

Le résultat est encore trop proche de nous pour qu'on en ait oublié les détails : Tracery mis hors de combat par l'acte d'un fou s'élançant sur la piste ; Prince Palatine triomphant facilement d'une longueur et demie devant Stedfast ; Aleppo, troisième à quatre longueurs, se plaçant encore devant notre fameux candidat, Prédicateur, qui terminait quatrième.



MACDONALD II

Le fils de Bay Ronald, monté par J. Reiff, remporta le Municipal en 1905 avec 64 kilogs.

MAINTENON

Maintenon, à M. W. K. Vanderbilt (Ransch) gagna le Municipal en 1906 avec 59 kilogs.

BASSE POINTE

En 1911, Basse Pointe battait Melbourne et Matchless portant 62 kgs 1/2.

Telle est, dans ses détails, la carrière de Stedfast. Pour nous résumer, il a, en dehors de son walk over pour le « Whip », disputé 26 courses, se classant 18 fois premier, 5 fois deuxième et 3 fois troisième. Les dix-huit succès fournissent un total de gains de 640.300 francs.

Nous pouvons apprécier, maintenant, la valeur du candidat, dont le départ semble, à l'heure actuelle, à peu près certain dans le « Municipal » de dimanche.

Parmi sa génération, il n'a trouvé devant lui qu'un seul concurrent, Sunstar, dans les deux épreuves clasiques qu'il a disputées. Il a battu Lemberg, ce vainqueur du Derby, que nous avons pu juger capable de gagner notre Grand Prix, si Nuage n'avait pas été dans l'affaire. Il a laissé derrière lui, à deux reprises différentes, Musrhoom qui était bien près de notre Ossian. Récemment, il a devancé de plus de quatre longueurs Prédicateur. Enfin, sur l'ensemble de sa carrière, il représente, à peu de chose près, Prince Palatine.

Ajoutons à cela que la plupart de ses succès ont été acquis sur des distances variant de 2.200 à 2.800 mètres.

Nous voyons ainsi que la chance de ce concurrent s'affirme particulièrement sérieuse et que, si ce n'étaient les circonstances accessoires du déplacement, notre grande épreuve d'automne semblerait à sa merci.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que la tâche qui lui est imposée est sévère : il doit porter la grosse surchage qui met son poids à 64 kilos.

Or, jusqu'ici, aucun candidat étranger n'a réussi à triompher dans de pareilles conditions. La liste de ces tentatives malheureuses comprend six noms : Victor Wild, en 1896 ; Winkfield's Pride (le vainqueur de 1897), en 1898 ; Merry Gal, en 1901 ; Pretty Polly, en 1904 ; Bachelor's Button, en 1906 et Bachelor's Double, en 1911. Et, à part Pretty-Polly qui a fini seconde, aucun d'eux n'est arrivé à se classer parmi les trois premiers.

Si elle est spécialement difficile, cette performance n'est cependant pas impossible ; depuis la fondation du Prix du Conseil Municipal, neuf vainqueurs l'ont réalisée : Omnium II, deux fois, à trois et à quatre ans ; Gardefeu, à trois ans ; La Camargo, deux fois, à quatre et à cinq ans ; Macdonald II, à quatre ans ; Maintenon, à trois ans, Biniou, à quatre ans ; Basse Pointe à quatre ans.

Mais, à la simple lecture de ce palmarès, nous voyons que les sept performers dont il s'agit prennent rang parmi les meilleurs que notre élevage ait produits au cours de ces vingt dernières années.

Reste à savoir si Stedfast se montrera capable d'inscrire son nom à la suite de cette liste et d'accomplir le haut fait qu' se trouva au dessus des forces de ses compatriotes qui l'ont devancé.

Il ne sera d'ailleurs pas le seul concurrent étranger à tenter cet exploit : on peut compter sur le départ presque certain du trois ans russe, Mosci Ksiaze ; celui-ci représentera les couleurs du Prince Lubomirski, que nous avons vues figurer très honorablement dans la course de l'an dernier avec une pouliche, Lira, dont les performances n'avaient certes pas l'envergure de celles de son compagnon d'écurie.

René Riondet.

La Coupe d'Or

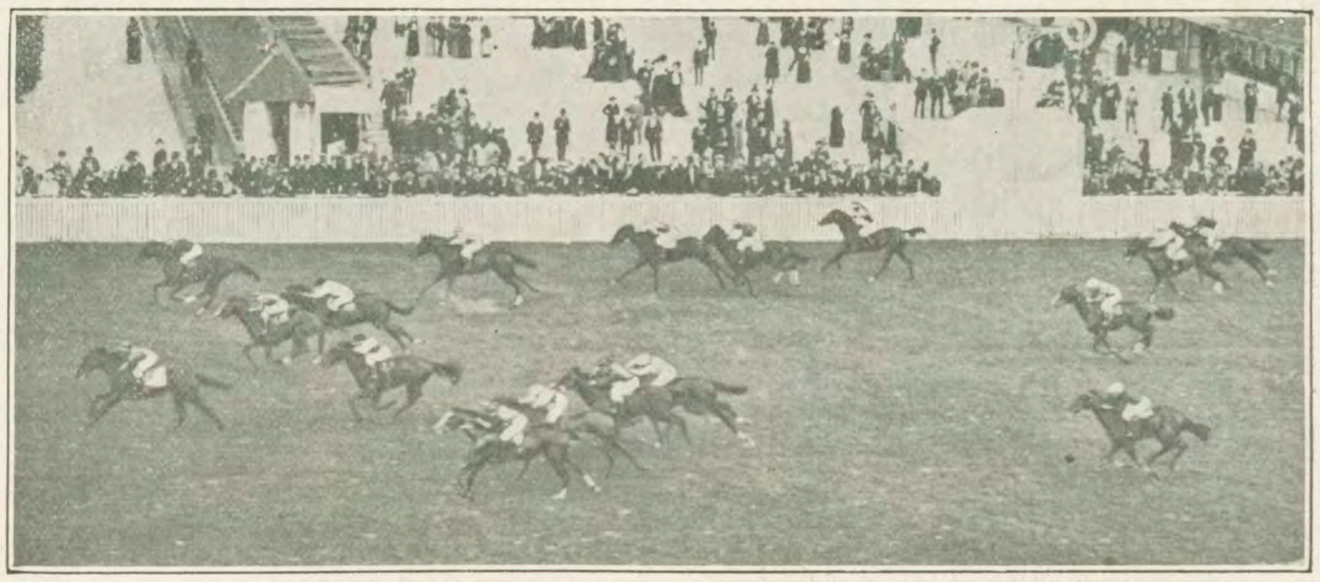
Belle victoire de Nimbus.

Cette fois, Maisons-Laffitte a le pas sur Longchamp Nous avons eu, sur l'hippodrome de la Société Sportive, trois belles journées, marquées toutes les trois par des courses d'un intérêt exceptionnel : Prix de la Tamise pour la première, Coupe d'Or et Handicap de la Seine pour la seconde, Criterium de Maisons et Prix de l'Escaut pour latroisième. Je laisserai de côté les deux handicaps pour m 'arrêter plus particulièrement à la Coupe d'Or dont les résultats ont une portée plus sérieuse. Je constate tout d'abord le succès complet des jeunes. Jusqu'ici, la Coupe s'était partagée également entre les trois ans et leurs aînés. Comme trois ans, nous avons eu Ben, Sea Seak, Martial III; comme quatre ans, Cadet Roussel III et Le Rubicon, et enfin un vétéran, Syphon. Il faut, à cette liste, ajouter, cette année, le nom de Nimbus. Le demi-frère de Nuage a gagné facilement, laissant derrière lui Fauche le Vent, Fidelio, Isard II et Libertad. Templier III, le seul représentant de l'autre camp qui ait quelque peu figuré, n'était que sixième. Il n'y a pas lieu, d'ailleurs, de s'étonner de cet échec si radical des quatre ans et des vétérans. Il s'explique suffisamment par la forme médiocre des uns et le manque de classe des autres. Templier III, sur lequel on comptait le plus, étant donné son poids favorable, ses bonnes courses récentes, et le rôle important qu'il avait joué dans la même épreuve, l'année précédente, a fourni encore, deux jours après, en moins bonne société, une course assez médiocre qui semble bien indiquer un déclin, au moins momentané. Passons donc sur ce point, d'où nous ne pouvons tirer aucune conclusion utile, et revenons à Nimbus. Sa victoire, bien qu'en désaccord avec le résultat de sa rencontre précédente avec Fidelio, qui avait fini devant lui à poids égal, a été tout autre chose qu'une surprise. Elle a été très escomptée; et j'ajouterai même, avec quelque exagération, car l'écart du rapport au mutuel, entre lui et Fidelio, moins de 4/1 pour l'un et 20/1 pour l'autre, était certes exagéré. Mais, enfin, le public, en escomptant les progrès de Nimbus, a vu très juste. Le résultat entre le fils d'Elf, Fidelio et Isard II, est normal. Fidelio, battu de deux longueurs environ par Isard II. à poids égal, dans le Royal Oak, le précède à douze livres: rien de plus régulier. Si son avantage est un peu plus marqué qu'il n'aurait dû, c'est sans doute qu'Isard II est aujourd'hui un peu moins apte que naguère à une course de 2.000 mètres en ligne droite. Sa bonne distance serait plutôt aujourd'hui 2.400 ou 3.000 mètres. Mais, encore une fois, *grosso modo*, ces deux résultats, celui de la Coupe et celui du Royal Oak, concordent en ce qui les touche. Un point bien singulier et légèrement inquiétant du résultat de la Coupe est la place de Fauche le Vent entre le gagnant et Fidelio. Sans méconnaître le mérite du poulain de M. Michel Ephrussi, on peut dire que rien jusqu'ici ne laissait supposer qu'il put jouer un rôle à côté de chevaux tels qu'Isard II et Nimbus.

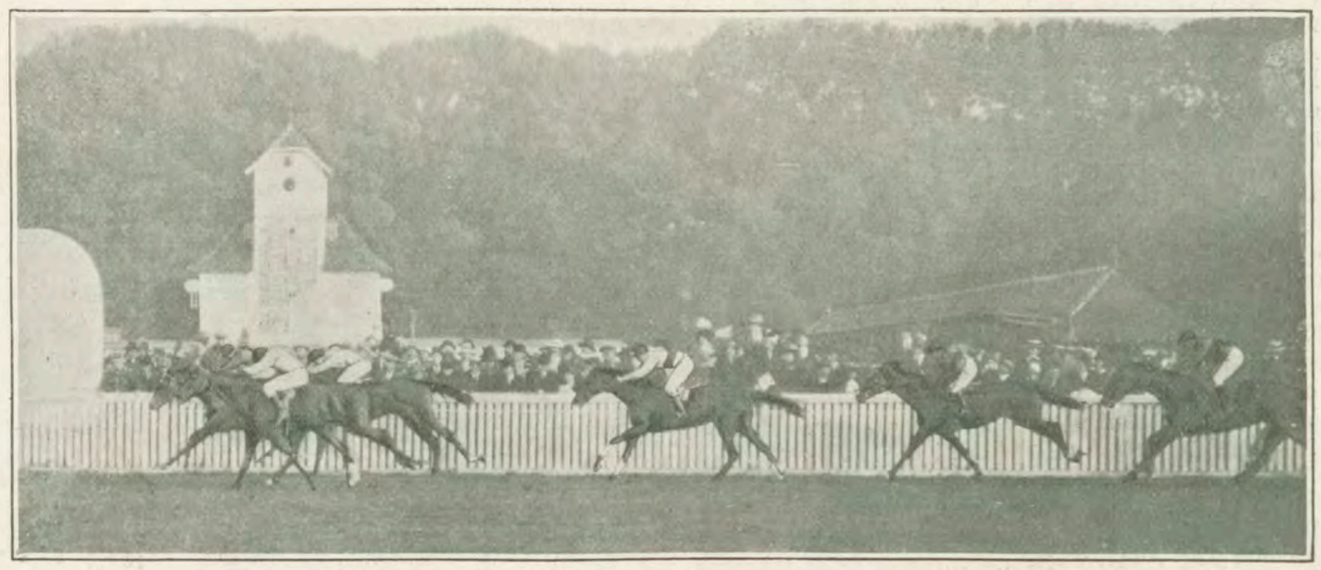
Il avait, l'avant-veille, gagné le handicap de la Tamise, battant Hyovava d'une demi-longueur à douze livres, Apollo à quatre livres, et il semblait bien qu'on avait par là sa mesure. Mais cette victoire ne donnerait cependant qu'une faible idée de sa valeur s'il fallait accepter à la lettre sa place dans la Coupe, place d'après laquelle il faudrait le handicaper à cinq ou six livres à peine au-dessous d'Isard II. On est tenté de se demander si la Coupe ne s'est pas courue, cette année, d'une façon un peu spéciale et qui lui aurait permis de tirer parti de ses aptitudes particulières. Jusqu'ici en effet, Fauche le Vent n'avait lutté que sur 1.400 et 1.600 mètres. Son cas serait à peu près celui de Syphon, notoirement inapte à une course de 2.000 mètres, mais qui cependant, grâce à la façon dont elle s'est courue, a gagné la Coupe d'Or en 1909. Le fait est d'ailleurs fréquent de ces courses de 2.000 mètres en ligne droite, courues par à-coups, et se réduisant à un déboulé. L'hypothèse que j'émets pour expliquer la place de Fauche le Vent diminuerait, dans une certaine mesure, si elle était exacte, la signification du résultat, même en ce qui touche Nimbus. Mais ce n'est qu'une hypothèse et Nimbus, au surplus, a d'autres titres plus anciens, mais concluants.

Il n'y a pas à douter de son aptitude pour une course plus longue et plus sévère que n'a été la Coupe. De sa dernière victoire, n'y eût-il à retenir que ce retour de forme qu'elle manifeste clairement, que ce serait assez pour souligner sa chance dimanche prochain dans le Prix du Conseil Municipal. Nous en sommes aujourd'hui, en ce qui touche Nimbus et Brûleur au même point qu'au lendemain du Derby où Brûleur ne précédait déjà son rival que d'une demi-longueur et dans des circonstances qui n'ont pas paru absolument décisives. Dans le grand Prix, Nimbus, s'il s'y était présenté, aurait eu je pense plus de partisans que Brûleur. Il en sera sans doute autrement dimanche. Le prestige du poulain de M. de Saint-Alary ayant très singulièrement grandi depuis son succès dans le Grand Prix et le Royal Oak. Mais, prestige à part, rien ne demontre absolument que le Brûleur d'aujourd'hui soit différent du Brûleur du Derby que Nimbus serrait de si près. Tous les deux. en tout cas, sont je crois de taille à rendre douze livres à Fidélio, mais c'est démontré, surtout pour Brûleur, qui a battu dans le Royal Oak, d'une dizaine de livres environ. Isard II, supérieur lui-même de dix livres au moins à Fidélio. Pour Nimbus qui a battu Fidélio de deux longueurs, en lui rendant quatre livres, c'est affaire d'impression. On ne peut évaluer ce que son jockey avait en main, mais il a gagné très facilement. Un gros danger pour les deux cracks pourra venir d'ailleurs de Stedfast, peut-être de Prédicateur. Nous ne pouvons évidemment nous faire une idée de ce que peut valoir le concurrent anglais, Stedfast, vis-à-vis de nos représentants, mais c'est très certainement un très bon cheval. Il n'est pas très inférieur à Prince Palatine, qui a gagné une Coupe d'Or d'Ascot où Prédicateur a joué un si pauvre rôle. Sans tenir plus de compte qu'il ne faut de ce rapprochement un peu vague, il y a lieu d'être inquiet.

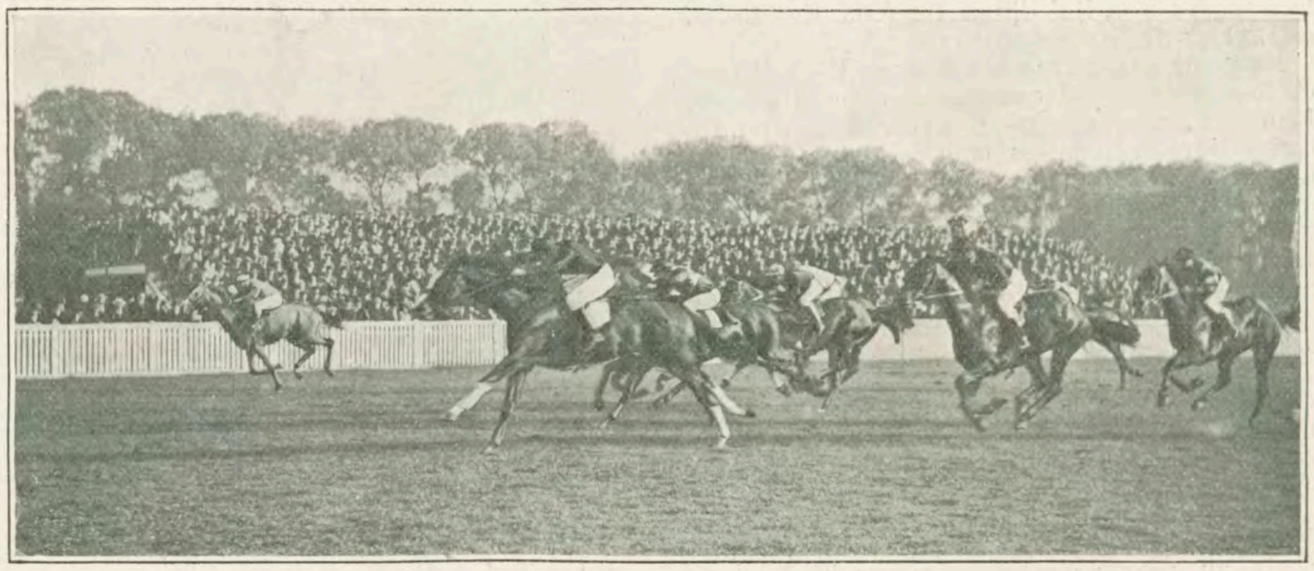
STUART



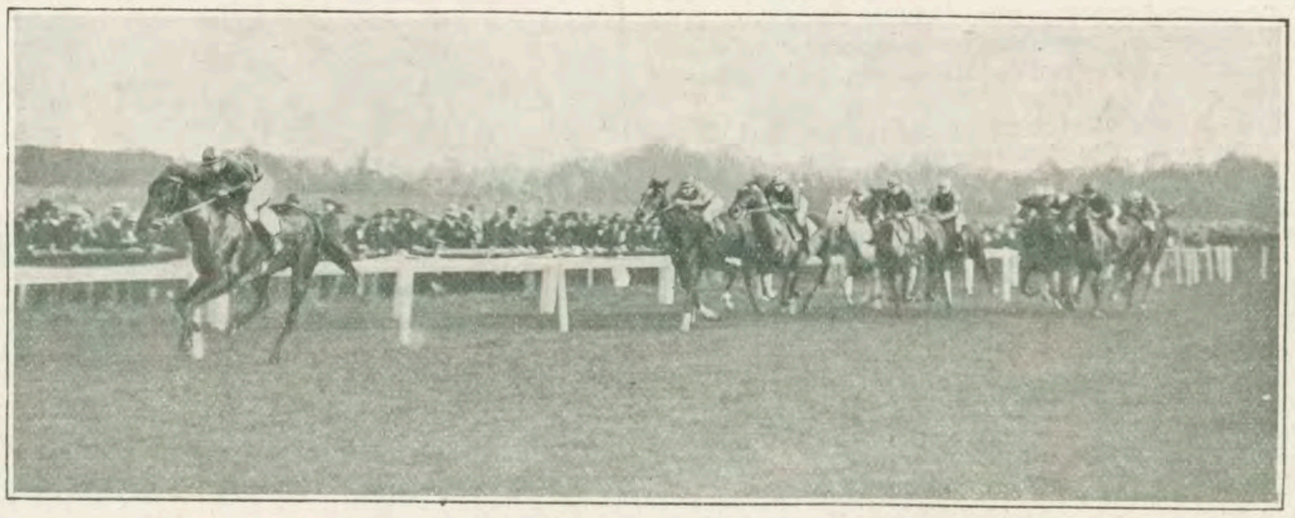
LE HANDICAP DE LA TAMISE (1.800 mètres, 25.000 francs), Maisons-Laffitte, 22 Septembre.
Au poteau ordinaire, la lutte était circonscrite entre Hyovava, Apollo et Fauche-le-Vent. Ce dernier l'emportait d'une demi-longueur sur Hyovava.



L'ARRIVÉE DU HANDICAP DE LA SEINE (3.200 m., 25 000 fr.), Maisons-Laffitte, 24 Septembre.
Le train a été très rapidement mené par La Moukère et Samara. Dans la ligne droite, Cinq-Mars se détachait, mais Le Boudha et Mistinguette le dépassaient, finissant premier et second.



LA COUPE D'OR (2.000 mètres, 50.000 francs), Maisons-Laffitte, 24 Septembre.
Martial III, Marka, Fidelio, Isard II sont partis en tête. Au poteau ordinaire, Fidelio, Baldaquin, Nimbus, Isard II, Fauche le Vent étaient ensemble. Nimbus l'emportait d'une longueur et demie.



LE PRIX VERMEILLE (2.400 m., 40.000 fr.), Longchamp, 28 Septembre. — La ligne droite.
Meillerie a mené devant Princesse d'Arvor, Mrs Fussy et Trinqueuse. Moïa et Sainte-Gemme se rapprochaient dans la descente. Dans la ligne droite, Moïa prenait l'avantage.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard. H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.